nur 3,30 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 10
Oktober 2004
53. Jahrgang

Deutschland 3,30 €
Österreich 3,80 €
Schweiz 6,50 sFr
Benelux 3,80 €
Frankreich 3,80 €
Italien 4,30 €
Dänemark 36,- dkr



B13411

TESTS

- Mobile Station von Märklin
- TT-Steifrahmen-tender-52 von Tillig
- Spur-I-Bubikopf von Hübner

Vorbild und Modell:
Galoppierende Gänse

Rennsteigbahn-Initiative
Gut Holz!

Bahn + Technik:
Die Antreiber, Teil 3

Werkstatt:
- Platzsparender Haltepunkt
- Patina an Märklins 18 473

H0-Schaustück
Lokalbahn-Charme

Systemwechsel im deutschen E-Lok-Bau

Der moderne Dreh

VOR 25 JAHREN: Der Sprung von der 111 zur 120

Jetzt neu:

MEB-MODELLBAHN-KALENDER 2005

Lassen Sie sich in die große Welt der kleinen Bahnen entführen - mit 13 meisterhaften, großformatigen Aufnahmen von faszinierenden Modellbahnen, professionell angefertigt vom bekannten Fotografen Andreas Stirl. Die abwechslungsreichen Motive zeigen detailreiche Dioramen ebenso wie vielfältige Großanlagen.
Ein wirklicher Blickfang, der Sie durch das Modellbahnjahr 2005 führen wird.

13 Blätter im Großformat 42,5 cm x 26,5 cm, geheftet.
Lieferung nur, solange Vorrat reicht!



Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an: MEB-Verlag GmbH, Bestell-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried

Bestellkarte für den MEB-Modellbahn-Kalender

Bitte liefern Sie mir den MEB-Modellbahn-Kalender zum Einzelpreis von € 9,95, zzgl. Versandkostenanteil € 4,00 für Nichtabonnenten. Bei Bestellung von mehr als einem Kalender bitte Anzahl angeben: ______ Stück

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Telefon

LKZ, PLZ, Ort

☐ Ich bin Abonnent. Abonummer falls vorhanden:

☐ Abbuchung vom bekannten Konto (nur Abonnenten).

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

☐ Bequeme Abbuchung vom Konto ohne weitere Formalitäten. Diese Genehmigung erlischt automatisch mit der einmaligen Abbuchung.

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) Bankleitzahl

Bankinstitut:

☐ Bargeld liegt bei ☐ Scheck liegt bei

Datum Unterschrift (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

10/04

Inhalt



38 Achtung Zugkreuzung!
Im thüringischen Ort Ichtershausen mussten Bahn und Straßenverkehr sich die Trasse teilen.

Auf die Finger geschaut 94
Michael Robert Gauß führt auf einem H0-Schaustück Gestaltungsmöglichkeiten im Anlagenbau vor.





14 Fjordsetzung folgt
Die Drehstromlok 120 und die konventionelle 111 sind die Vorläufer von ICE, 101 & Co.

Feuriger Einstand 80
Märklins neue Digitalzentrale „Mobile Station" beweist, dass sie bei der Bedienung keine lange Leitung hat.





Titel: 120 von Märklin, 111 von Roco, Oberleitung von Viessmann, Gleismaterial von Tillig-Elite
Foto: Frickel

62 Punktlandung
Wie man auch bei knappem Raum einen H0-Haltepunkt bauen kann, zeigt Jörg Chocholaty.



BAHNWELT AKTUELL

BAUREIHEN 611/612

Fragile deutsche Neitech-Züge

● Reichlich eineinhalb Jahre ist es her, dass im November 2002 bei einem ICE-TD (Baureihe 605) eine Achse brach und in der Folge die komplette Flotte stillgelegt wurde. Mitte August hat es die zum Intercity-Notbehelf auserkorene Baureihe 612 selbst erwischt. Bei turnusgemäßen Instandhaltungsarbeiten wurde ein Anriss in einer Radsatzwelle entdeckt. Vorsorglich rief die Bahn alle Triebzüge der BR 612 in die Werke zur Untersuchung. Das Eisenbahnbundesamt (EBA) wurde informiert. Insgesamt waren 167 von 192 Zügen betroffen; die übrigen im Einsatz befindlichen Garnituren fuhren ohne Neigetechnik. Der entdeckte Riss führte zu weiteren Maßnahmen. So wurde das Instandhaltungsintervall von 480000 Kilometern auf 60000 Kilometer gekürzt. Auf den betroffenen Strecken kamen in einem einmaligen Kraftakt der Beschäftigten quasi über Nacht Ersatzgarnituren zum Einsatz. Zugausfälle hielten sich nach Angaben der DB AG in Grenzen. Neben den Regionalzügen fuhren auch auf der Sachsenmagistrale Dresden – Hof – Nürnberg wieder lokbespannte Züge. Loks der Baureihen 232, 233 und 234 mussten aus Nürnberg, Dresden und Halle herangeschafft werden; die benötigten Wagen kamen aus Frankfurt, München und Basel. Das IC-Paar Görlitz – Nürnberg – Görlitz ist Verspätungsspitzenreiter mit 90 Minuten. Am 18. August ordnete das EBA zudem die außerplanmäßige Überprüfung aller 50 Triebzüge der Baureihe 611 an, auch hier bleibt bei den wieder in Betrieb genommenen Zügen die Neigetechnik vorerst abgestellt und werden die Untersuchungsintervalle verkürzt. Einen konkreten Schadensfall gab es bei den 611 jedoch nicht. Diese Baureihe ist nur in Baden-Württemberg im Einsatz, betroffen sind unter anderem die Südbahn Ulm – Friedrichshafen und die IRE-Linie Basel – Radolfzell – Lindau. Dort werden auch Linien aufgespaltet, um die Verspätungen im Gesamtlauf in Grenzen zu halten. Dennoch können Anschlüsse nicht gewährleistet werden. Der Schaden am 612 und dessen Folgen setzt die unglückliche Geschichte der deutschen Neigetechnikzüge fort. Zum Redaktionsschluss konnte DB-Sprecherin Christine Geißler-Schild noch keine Angaben zu den Schadensursachen machen. Das erneute Dilemma stellt die DBAG nicht nur vor ein Fahrplan- und Fahrzeugproblem. Lobenswert ist immerhin, dass die DBAG auf ihrer Homepage (www.bahn.de) über die Fahrplanfolgen informiert. Obwohl es nicht die Neigetechnik selbst ist, wie Geißler-Schild gegenüber dem MEB betonte, stellen sich schon Fragen nach der Güte der Fahrzeugkonstruktion. Von einem möglichen Ende der Neigetechnikzüge will man bei der Bahn jedoch nichts wissen.



Foto: G. Habermann

Auch die Baureihe 611 muss zur Untersuchung. Diese Baureihe fährt nur in Baden-Württemberg, hier eine aus drei Einheiten bestehende Garnitur nach Tübingen und Aulendorf in Stuttgart Hauptbahnhof.



Foto: M. Klaus

Am 12. August brachte statt der weißen 612 die 232306 den aus vier Wagen bestehenden Intercity von Nürnberg nach Dresden und fährt in Zwickau ein. Auch 233 und 234 fuhren solche Dienste.

BERLIN

Tunnelbrand

● Am Morgen des 10. August 2004 kam es im Tunnel des S-Bahnhofs Anhalter Bahnhof zu einem kapitalen Zugbrand. 30 Fahrgäste wurden von Angestellten der Berliner S-Bahn rechtzeitig in Sicherheit gebracht. Die Berliner Feuerwehr löste Großalarm aus. Unfallursache war eine heißgelaufene Achse, die Funken verursachte, die wiederum einen Teil des Triebzugs der Baureihe 480 entzündeten. Der Sachschaden an Fahrzeug und Bahnhof beträgt mehr als eine Million Euro.



Foto: Trojanowski

Der ausgebrannte Zugteil wird nicht wieder aufgebaut. Umsicht und Glück verhinderten eine Katastrophe.



Foto: Illert

Das vierte sächsische Framo-Treffen *war ein Höhepunkt in diesem Sommer in Mügeln. Neben Parallelfahrten vom „Wilden Robert" und einem Autokonvoi fanden Fahrzeugparaden in Naundorf und Mügeln statt. Am 7. August fuhren 991561 und ein Framo aus Naundorf aus.*

DB-AG-HALBJAHRESBILANZ

Das Mehdorn-Plus

● Nach eigener Darstellung war der Geschäftsverlauf des DB-Konzerns im ersten Halbjahr 2004 „insgesamt zufriedenstellend". Laut DB-Chef Mehdorn „haben wir beim Umsatz erkennbar zugelegt und unser Ergebnis im Vergleich zum Vorjahreszeitraum erneut verbessert." Zwar blieben die Personenkilometer in etwa konstant (plus 0,1 Prozent) und stieg die Güterverkehrsleistung leicht an (plus sieben Prozent), jedoch sanken die Umsatzerlöse gegenüber 2003 um 16 Prozent. Das betriebliche Ergebnis ist mit minus 62 Millionen Euro besser als 2003 (minus 143 Millionen Euro), blieb aber unter DB-eigenen Erwartungen. Nach wie vor hat sich der Konzern im Personenfernverkehr nicht erholt. Die DB AG kündigte weitere Aktionen ähnlich dem Sommer-Spezial-Ticket an: Die Auslastung der Fernzüge betrage nur 40 Prozent. Die Gewerkschaft Transnet führt den Fahrgasteinbruch wesentlich auf die Abschaffung des Interregio Ende 2002 zurück, was allein zu 460 Millionen Euro weniger Einnahmen geführt habe. CDU-Verkehrsexperte Dirk Fischer (MdB) warnte die Bahn unterdessen vor geschönten Bilanzen, die nur einen überstürzten Börsengang zum Ziel hätten.



Foto: Wilhelm

Die Bügelfalte 110 348 *zog am 28. Juli 2004 einen Funkmesszug über die Schwarzwaldbahn. Mit ihrem Ein-Wagen-Zug hatte die elegante Maschine bei Sommerau keine Probleme.*

Harte Konkurrenz statt Kollegialität



Dr. Karlheinz Haucke

Man muss kein ewig Gestriger sein und auch keine rosarote Brille zur Rückschau aufgesetzt haben, um zu der Einsicht zu gelangen, dass dazumal nicht alles so verkehrt gewesen sein kann, wie man uns das gerne weismachen möchte. Bloß weil etwas neu oder anders ist, muss es nicht zwangsweise auch gleich besser sein.

Die unendliche Pannengeschichte mit den Neigetechnik-Zügen der Deutschen Bahn AG, auch die steten Nachbesserungen an anderen modernen Schienenfahrzeugen lassen vermuten, dass am gesamten System etwas faul ist. Es macht wohl weder Sinn, ständig das Rad neu erfinden zu wollen, noch scheint die heutige Auftragsvergabe der Weisheit letzter Schluss. Bekommt doch nicht das beste, sondern in aller Regel das billigste Angebot den Zuschlag. Das zwingt die Bahnindustrie, Kosten zu sparen. Und wo spart man? Nicht zuletzt am Material.

Konkurrenz belebt eben nicht in jedem Fall. Als von der Bahn noch Baulose an die verschiedenen Lokschmieden und Waggonfabriken vergeben wurden, sicherte man damit nicht nur Arbeitsplätze, sondern auch Qualitätsansprüche, von der Kollegialität zwischen konkurrierenden Firmen ganz zu schweigen. Heute undenkbar wäre etwa jener poetische Austausch, den der „Weiße Riese" (siehe Titelbeitrag) zwischen AEG und BBC bewirkte: „Ich hab gehört, Sie sind ganz wild / auf so ein Steuerwagen-Bild! / Und da – wie schon seit eh und je – / nicht kleinlich man bei BBC, / so kriegen Sie zu Ihrem Glück / von diesen Bildern gleich drei Stück. / Es grüßt aus Mannheim Sie Frau Feller / mitsamt dem Vierquadrantensteller".

BAHNWELT AKTUELL


Foto: Kaufmann

***Be 4/6 12320 geht wieder auf Reisen:** Am 16. Oktober 2004 startet die historische E-Lok zu einer Fahrt von Winterthur nach Chur. Dort besteht die Möglichkeit zur Weiterfahrt mit dem Pullmann-Zug der RhB, gezogen vom Krokodil, nach Landquart. Genauere Informationen gibt es unter: www.be4-6.ch, www.sbbhistoric.ch oder unter der Nummer 0041/(0)76/3762787.*

SPENDENAKTION

Raus aus dem Schuppen?

● Am 23. Juli erschien in der „Sächsischen Zeitung", Ausgabe Löbau, in der Rubrik Immobilien eine Verkaufsanzeige der DB AG. Unter dem Motto „Immo und überall" wurde unter anderem „Löbau, Schulungsgebäude" und weiter kleingedruckt „und Lokschuppen, Maschinenhausstr. 2, Grundstück 5.502 m²" zum Verkauf ausgeschrieben. Es handelt sich dabei um jenen Lokschuppen, der das Vereinsdomizil der Ostsächsischen Eisenbahnfreunde ist und mehrere zum Teil betriebsfähige Lokomotiven beherbergt. Der Verein wurde völlig überrumpelt: Nicht nur, dass er keine Information seitens der DB erhielt; eigene, früher vorgelegte Kaufgesuche blieben stets unberücksichtigt. Der Verein bittet um Geld, um den jetzt überhaupt nicht geplanten Kauf realisieren zu können: Kreissparkasse Löbau, BLZ 855 502 00, Konto 3000040810, Kennwort: Lokschuppen.

ÖSTERREICH

Salzkammergut-Lokalbahn: Lok S 12 aufgearbeitet

● Die bei Krauss/Linz 1906 unter der Fabrik-Nummer. 5513 gebaute S 12 führte am 30. September 1956 den letzten Personenzug (!) auf der legendären Salzkammergut-Lokalbahn (SKGLB) in Österreich. Zwei Jahre später erfolgte der Verkauf an die Steiermärkischen Landesbahnen, wo sie bis zu Beginn der 1970er-Jahre dampfte. 1972 erwarb das deutsche Museum Marxzell die Lok und 1998 gelang es dem österreichischen Verein „Heimatbund Mondsee", die historisch wertvolle Maschine wieder in die Heimat zu holen. Mittels einer Spendenaktion wurde die S 12 nun im tschechischen AW Česke Velenice wieder betriebsfähig aufgearbeitet.


Foto: Saßmann

Am 28. Juni 2004 wird die SKGLB 12 auf der Schiebebühne des tschechischen Ausbesserungswerkes Česke Velenice zum ersten Anbrennen vorbereitet.

HARZ

Versuchsbetrieb

● Seit Mitte Juli sind die Tage der Baureihe 171 auf der Rübelandbahn gezählt. Railion setzte vier Maschinen der Baureihe 185 nach Blankenburg um, wo sie am 15. Juli 2004 zu ihren ersten Einsätzen vor planmäßigen Güterzügen kamen. Ab 19. Juli liefen die vier Loks im Dienstplan der 171 mit. Nur wenige Tage später wurde der Einsatzbestand der Baureihe 171 deutlich reduziert. Zum Betriebspark gehören nur noch 171 002, 003, 005 und 008. Zu den Loks der Baureihe 185 kam noch 189 046. Die Versuchseinsätze der Baureihen 185 und 189 sollen maximal bis zum Fahrplanwechsel im Dezember dauern. Künftig möchte Railion aus Kostengründen ausschließlich die Baureihe 185 auf der Rübelandbahn einsetzen.



Foto: Endisch

189 046 versucht, im Harz ihre Qualitäten unter Beweis zu stellen.

ZWISCHENHALT

Kontrollierte Feuer **sollen Böschungsbrände verhindern. Einen Pilotversuch unternahmen im August die DB Netz AG und das Max-Planck-Institut gemeinsam mit den unteren Naturschutzbehörden zwischen Gemünden und Waigolshausen sowie Gemünden und Bad Kissingen.**

Acht Tote und fast 90 Verletzte **forderte ein Eisenbahnunglück am 11. August in der Türkei. Es war das zweite schwere Zugunglück in nur drei Wochen und wieder auf der Strecke Ankara – Istanbul.**

Die Fahrgastzahlen **zwischen Brandenburg und Polen haben sich im Sommer 2004 im Vergleich zum Vorjahr fast verdoppelt.**

Scandlines, **die deutsch-dänische Reederei, hat ihre Transportmengen gesteigert, so wurden 4,5 Prozent mehr Waggons transportiert als im ersten Halbjahr**



Foto: Köhler

Ein Gothaer Großraumwagen von 1963 bereichert den historischen Straßenbahn-Bestand in Dresden. Seit Juli ist der Wagen 1734 im rekonstruierten Originalzustand im Einsatz. Hier zeigt er sich vor dem berühmten Dresdner Zwinger. Bis 1969 fuhr er regulär in Dresden und gelangte dann nach Berlin.

DEUTSCHLAND – POLEN

SU46 DB-tauglich

● Zwei zeitraubende Lokwechsel auf nur 20 Kilometern lassen den IC „Wawel" Hamburg – Berlin – Krakow zwischen Cottbus und Zagan zum Bummelzug werden: In Forst muss von der deutschen 232 auf eine polnische Diesellok SU46 umgespannt werden. Das soll sich ändern: SU46 011 wurde mit deutscher Zugsicherung ausgestattet. In Poznan sollen auch SU46 032, 037 und 048 umgerüstet werden. Die vier Lokomotiven sollen bis Cottbus durchfahren und die Fahrzeit des IC um 30 Minuten verkürzen, außerdem spart die DB AG die bisher einzig für diesen Zug vorzuhaltende 232. Nach der technischen Umrüstung erhalten die Loks in Cottbus ihre EBA-Zulassung. Start ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2004.



Foto: Emersleben

Üblich ist bei dieser Lokbaureihe Grün: SU46011 von PKP Cargo wartet im Bahnwerk Cottbus auf ihre EBA-Abnahme – mit DB-Zugsicherung und dem polnischen IC-Schema entsprechender Lackierung.

2003. Zwischen Rostock und Gedser werden modernisierte Schiffe die Überfahrt von 120 auf 100 Minuten verkürzen.

Russland hat eine neue Bahnstrecke zum Kaspischen Meer eröffnet. Auf der 49 Kilometer langen Verbindung zum Hafen Olja werden Frachtumschläge bis zu zehn Millionen Tonnen im Jahr erwartet.

Das Bundesverkehrsministerium will bis Juli 2005 eine Studie erstellen lassen, in der der Investitionsbedarf für die Zulaufstrecken zur NEAT bewertet wird. Untersucht werden die Strecken Stuttgart – Singen – Schweiz, Ulm – Friedrichshafen – Lindau sowie München – Memmingen – Lindau – Österreich/Schweiz.

Nach dem Ende der Rola entsteht in Dresden-Friedrichstadt ein Terminal für den kombinierten Ladungsverkehr. Bis Mai 2005 soll die Anlage fertig sein.

Österreich hat einen neuen Geschwindigkeitsrekord: Auf der Ausbaustrecke zwischen Ybbs und Prinzersdorf wurde ein deutscher ICE-S mit einer Geschwindigkeit von 305 km/h gemessen.

Railion hat 200 neue Schüttgutwagen für Getreide und Futtermittel bestellt. Die Wagen der Bauart Tagnoos 898 werden bis zum Frühjahr 2005 von Graaf Transportsysteme GmbH in Elze geliefert.

TX Logistik fährt für die Deutsche Post. Erstmals vergab die Post einen Auftrag an einen Privaten. Zweimal in der Woche soll TX Logisitik einen Güterzug von Lübeck ins norditalienische Verona befördern.

Jaques Barrot wird neuer EU-Verkehrskommissar. Der künftige Kommissionspräsident Barroso berief den Franzosen in sein Team.

BAYERN

Kraftakt: BR-Radltour

● Einer großen Beliebtheit erfreut sich die vom Bayerischen Rundfunk (BR) durchgeführte alljährliche BR-Radltour. Die diesjährige Fahrrad-Rundfahrt begann in Schliersee und so kamen am 31. Juli 2004 mehrere Züge ins bayerische Oberland. Von Würzburg fuhr über Regensburg der Zug 25571. Dieser war gebildet aus vier Silberlingen (Bn) und sechs Hbiss-Güterwagen, in denen die Fahrräder transportiert wurden. Die Fahrgäste stiegen in München Hbf um auf eine vierteilige Integral-Einheit der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) und die sechs Hbiss mit den Fahrrädern wurden umgestellt auf einen reinen Fahrradzug, der mit acht Hbiss in München Hbf schon bereitstand. Der Zug fuhr dann mit insgesamt 14 Hbiss von München bis Holzkirchen in folgender Reihung: BR 218, sechs Hbiss, zweimal 218 und acht Hbiss. In Holzkirchen wurde der Zug geteilt, da die Bahnsteige in Schliersee für den ganzen Zug zu kurz waren. Zuerst fuhren die ersten sechs Hbiss (218 Spitze und Schluss) und eine Stunde später der zweite Teil nach Schliersee. Weitere Sonderzüge kamen aus Augsburg und Memmingen nach München. Deren Fahrgäste sind ebenfalls in die Integrale umgestiegen und die Fahrräder wurden umgeladen in die bereitstehenden acht Hbiss. Die Integral-Einheit musste wegen der zu kurzen Bahnsteige in Schliersee in Miesbach ebenso geteilt werden. Die Züge fuhren dann im Blockabstand nach Schliersee.

Foto: Mauerer



218319 zieht den entladenen Fahrradzug aus dem Bahnhof Schliersee hinaus.

BAHNWELT AKTUELL



Foto: Armin Schmutz

***Die BLS-Lötschberbahn** wird ab 12. Dezember 2004 im Rahmen von Bahn 2000 den Personenverkehr auf der Strecke Bern – Luzern betreiben. Dazu übernimmt sie von den SBB die ehemaligen Swiss-Express-Einheitswagen III und wird diese in ihren Werkstätten gründlich modernisieren. Ebenfalls von den SBB werden sechs Re 4/4 II zur Bespannung dieser Züge übernommen. Zunächst werden die Wagen äußerlich dem neuen Farbschema der BLS angepasst. Vier Einheitswagen III und die Re 4/4 II 11110 sind am 8. Juli 2004 auf dem Weg von Bern nach Wolhusen.*



FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eines von 20 Videos gewinnen.



Foto: R. Jürgens

An fast allen Wochenenden im Juli und August bespannte die DB-Museumslok 119158-4 einen Ausflugs-Regionalexpress, der in Potsdam startet und über Berlin an die Ostsee fährt. Mit der 119 kam der Zug in den Bahnhof einer Hafenstadt, dort wurde eine polnische EU-07 vorgespannt. Wir wollen von Ihnen wissen, wie das RE-Zugpaar heißt, welches Ziel es hat und wo das obige Foto aufgenommen wurde. Deutsche und polnische Ortsnamen sind dabei gleichwertig.



Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Oktober 2004 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare einer Video-Kassette aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Augustheft lautete: „Straßenbahn Schöneiche – Rüdersdorf." Die Gewinner sind: Hans-Jürgen Wagner, 27283 Verden; Gerhard Zschintzsch, 99091 Erfurt; Florian Pötzelsberger, A-5110 Oberndorf; Hans-Jürgen Thomas, 01139 Dresden; Gunnar Rieger, 16727 Velten; Ingo Machner, 01640 Coswig; Wolfgang Peetz, 10409 Berlin; Fritz Hanisch, 12557 Berlin; Klaus Grasnick, 10179 Berlin; Konrad Tolksdorf, 10557 Berlin; Werner Munk, 12049 Berlin; M. Brunyee, UK-West Kilbride; Jan Schwanke, 15345 Altlandsberg; Lothar Feig, 15569 Woltersdorf; Uwe Schwarzer, 13125 Berlin; Christian Schütz, 64285 Darmstadt; Ekkehard Kruse, 14335 Berlin; Horst Frank, 14050 Berlin; Detlef Bütow, 15562 Rüdersdorf; Hans Hoffmann, 06114 Halle/Saale. Allen Gewinnern herzlichen Glückwunsch!

PRIVATBAHN

WLE-Güterlok vor Tanzsonderzügen

● Für die Beförderung ihrer Wochenend-Tanzsonderzüge greift die Müller-Touristik GmbH & Co. KG (Münster) neben der DB AG auch auf private Bahnen zurück. Als Zuglok des DPE 85738 von Halberstadt nach Münster wurde am 6. Juni 2004 die WLE 51 der Westfälischen Landes-Eisenbahn GmbH, Lippstadt, eingesetzt. Diese VSFT-Lok des Typs G1206 verkehrt sonst nur im Güterzugdienst und hat daher keine Zugheizung. Dies ist jedoch auch in der kalten Jahreszeit kein Problem, da die eingesetzten Waggons über eigene Heizvorrichtungen verfügen. In den vergangenen Jahren verkehrten solche Sonderzüge meist über elektrifizierte Strecken. Doch auch in diesem Herbst wird man voraussichtlich wieder Züge vom Ruhrgebiet in den Harz auf der fahrdrahtlosen Strecke Altenbeken – Ottbergen – Goslar sehen können.

Der Zug DPE 85738 nahm die historische Ost-West-Rollbahn über Ottbergen.



Foto: Wirtz



Foto: Prüssner

***Fern der Heimat:** Die 218473 hat es nach der erneuten Fristverlängerung ins Flachland verschlagen. Die „König-Ludwig-Lok" versieht ihre Dienste jetzt in Norddeutschland. Am 9. August 2004 stand sie im Hauptbahnhof Hannover.*

***Am 8. August 1924** wurde die erste nach dem heutigen Stromsystem betriebene Berliner S-Bahn-Strecke eröffnet, vom Stettiner Bahnhof nach Bernau. Aus diesem Anlass gab es 80 Jahre später ein Festwochenende mit mehreren Sonderfahrten, bei denen auch die historischen Triebzüge 167 und 165 (Bild) zum Einsatz kamen.*



Foto: Kohler

Der Schwellenleger

Das Ohr am Fahrgast

Neben eigenen Kundenbefragungen ist für die Bahn der „Bahntest" des Verkehrsclubs ein wichtiges Feedback und ein Gradmesser für die Kundenzufriedenheit. Er liefert wichtige Hinweise für Verbesserungen, die von den Fahrgästen gewünscht werden, etwa in Bezug auf Sauberkeit, Informationen und das eingesetzte Wagenmaterial. Ein Ergebnis des Verkehrsclub-Tests ist, dass Stammkunden die Leistungen der Bahn besser beurteilen als Nicht-Bahn-Fahrer. Der „Bahntest" bestätigt auch, dass die Pünktlichkeit gute Werte erreicht. Weiterhin zeigt sich, dass die Bahn mit der Bahnhofsoffensive auf dem richtigen Weg ist. So wurden die beiden ersten großen modernisierten Bahnhöfe zu den schönsten im Land erkoren. Weil die Ergebnisse des „Bahntests" so wertvoll sind, wurde er auch von der Bahn aktiv unterstützt. Auf der Homepage der Bahn wurden die Kunden eingeladen, am Test mitzuwirken. Ein Link führte direkt zum Test des Verkehrsclubs. Die Ergebnisse aus diesem Jahr zeigen, dass in einigen Bereichen Verbesserungen notwendig sind. Die Bahn nimmt diese Ergebnisse sehr ernst, wird sich die genannten Bereiche genau ansehen und danach handeln.

Nanu, wird sich der Leser fragen, hat es die Bahn endlich kapiert? Reagiert sie von jetzt an tatsächlich auf die Wünsche der Fahrgäste, macht diese gar zur Grundlage des Handelns? Werden Fahrgast- und Verkehrsverbände wieder gehört?

Das werden sie seit Jahren, und nichts aus dem Bericht ist ausgedacht oder erträumt. Die Rede ist allerdings vom Verkehrsclub Österreich und den österreichischen Bundesbahnen ÖBB. Die beiden neuen Bahnhöfe sind Graz und Innsbruck, noch in diesem Jahr sollen die Bahnhöfe in Krems und in Linz folgen. Übrigens bescheinigt der Bericht einer großen deutschen Tageszeitung, dass die ÖBB die zweitpünktlichste Bahngesellschaft Europas ist, so ganz ohne ICE und Neigetechnik!

DB REGIO NRW

Zentral-Organ

● Während sich DB Regio in Bayern in neun Regionalgesellschaften organisiert (siehe MEB 9/2004), geht das Bahnunternehmen in Nordrhein-Westfalen, dem mit 17 Millionen Einwohnern bevölkerungsreichsten Bundesland, in die entgegengesetzte Richtung. Am 26. Juli wurden die DB-Regionalbahnen Rheinland, Westfalen und Rhein-Ruhr zur DB Regio NRW GmbH verschmolzen. Der Firmensitz ist Düsseldorf, die bisherigen Firmensitze in Köln, Münster und Essen bleiben als Verwaltungsstandorte bestehen. Mit der Zusammenlegung will DB Regio NRW die „SPNV-Aktivitäten in NRW zu einem einheitlichen Auftritt gegenüber Aufgabenträgern und Fahrgästen" bündeln. Aufgrund der vergleichsweise guten Erfahrungen mit kleineren Strukturen (Bayern, Erzgebirgsbahn, RAB und weitere) darf man gespannt sein, ob sich diese Konzentration zugunsten der Fahrgäste auswirkt.

BAHNWELT AKTUELL



Foto: Heiderich

***Die meisten Lokomotiven der DB AG** sind inzwischen in verkehrsroter Lackierung unterwegs. Umso seltener ist das zufällige Zusammentrefffen aller Lackierungsvarianten einer inzwischen betagten Baureihe. Am 19. Juli 2004 trafen sich in Kassel vier verschiedenfarbige E40.*

TOP UND FLOP

TOP: Kombi-Preise bleiben

Die Bahncard 25, die nach DB-Angaben von 1,4 Millionen Fahrgästen genutzt wird, bleibt mit den Sparpreisen 25 und 50 kombinierbar. Diese Regelung sollte nach den ursprünglichen Planungen Ende September diesen Jahres auslaufen. Bei mehr als 40 Prozent aller Fahrten mit der Bahncard 25 nutzten die Kunden die Kombinationsmöglichkeit mit den Sparpreisen. Auch wenn die Zugbindung bestehen bleibt, ist eine Fahrkarte im Sparpreis 50 und Bahncard 25 der preiswerteste Regeltarif.

FLOP: Metropolitan

Foto: Hubrich



Nach jahrelangem zähen Kampf verabschiedet sich die DB AG von ihrem Prestigezug Metropolitan. Der Express, der zwischen Köln und Hamburg gezielt Geschäftsreisende ansprach und diese vom Flieger auf die Schiene locken sollte, war am Ende ein Fass ohne Boden. Die avisierten Fahrgastzahlen, eine 50-prozentige Auslastung wäre für eine schwarze Null am Jahresende nötig gewesen, wurden nie erreicht. Das Metropolitan-Preissystem hatte Ähnlichkeiten mit dem Preisfiasko der DB AG des vergangenen Jahres, das nach einer Vielzahl von Protesten zurückgenommen werden musste. Auch die Einführung einer Art Zweiter Klasse und Billigtickets konnten den Zug nicht retten. Das Flugzeug ist eben nicht die Konkurrenz der Schiene. Die silbernen Loks der Baureihe 101 werden sicher bald rot überklebt sein. Aber was macht die DB AG mit den vierzehn teuer und sehr speziell umgebauten Reisezugwagen? Abstellen und totschweigen wie den Diesel-ICE?

CONNEX

Testfahrten auf der Marschbahn



Foto: Brüggemann

In Norwegen gab es mit der Baureihe ME 26 große Probleme. Bei Siemens-Dispolok fahren die Kraftpakete seit einigen Jahren nur im Güterzugdienst.

● Die Connex-Tochter Nord-Ostsee-Bahn (NOB) machte am 12. und 13. Juli 2004 ihre ersten Testfahrten auf der Marschbahn von Hamburg-Altona nach Westerland. Ab Dezember 2005 soll die NOB auf der Marschbahn fahren und DB Regio Schleswig-Holstein wird dort den Regionalverkehr verlieren. Der Zug bestand aus zwei Siemens-Dispo-Loks, der ME 26-01 und der an Alex vermieteten Hercules-Lok ER 20-06. In der Zugmitte befanden sich vier Wagen aus dem Flensburg-Express. Volkmar Wagner von der NOB zeigte sich mit den Testfahrten zufrieden, der Fahrplan lässt sich mit beiden Loks gut einhalten. Da für den Betrieb die zwölf vorgesehenen ME 26 nicht ausreichen, sieht sich die NOB nach weiteren Loks um. Die NOB hat sich für den Einsatz von Hercules-Loks noch nicht endgültig entschieden. Zusätzlich erhält die NOB für die Marschbahn neun Talent-Triebwagen. Den künftigen Marschbahnexpress (MEX), wird die NOB mit einstöckigen Bombardier-Wagen fahren, die dann von den ehemaligen Siemens-Dispo-Loks ME 26 gezogen werden.



Foto: Wilhelm

***Zur technischen Inbetriebnahme** wurde am 28. Juli 2004 ein TGV POS (Paris – Ostfrankreich – Süddeutschland) nach Velim in Tschechien überführt. Ab dem Jahr 2008 sollen die neuen Triebzüge Paris über Straßburg mit Stuttgart verbinden. Zuglok war die Railion-185 179.*

ÖSTERREICH

Südbahnmuseum



Foto: Saßmann

Ansicht des neuen Museums mit einem Südbahn-Secundärzug 91.32, C 1320 und C 1390 als originellem Blickfang am Eingang.

● Seit 19 Juni 2004 gibt es in Österreich ein Eisenbahnmuseum der besonderen Art! Unter dem Motto „Über den Berg – Wien – Mürzzuschlag – Triest in 13 Stunden 4 Minuten" bietet das neue Südbahnmuseum eine umfassende Dokumentation über den Bau und Betrieb der ersten Gebirgsbahn der Welt. Das 150-Jahr-Jubiläum der Semmeringbahn, das bekannteste Teilstück der Südbahn von Wien nach Triest, war Anlass für die Schaffung einer Eisenbahn-Erlebniswelt direkt neben dem Bahnhof Mürzzuschlag. Schon die direkt neben dem Eingang aufgestellte Secundärbahnlok 91.32 mit den zwei Original-Südbahnwaggons C 1320 und 1390 und die Empfangshalle mit historischen Bahnsteigen und Kassen vermitteln das Ambiente des Bahnbetriebes von anno dazumal. In der großen Ausstellungshalle beginnt dann eine Zeitreise von den Anfängen des Schienenverkehrs bis zu den aktuellen Projekten der Südbahn. Vom Führerstand der ausgestellten Dampflok 52.5422 kann auf einem riesigen Bildschirm die virtuelle Fahrt über den Semmering begonnen werden, und neben einer Viaduktbaustelle mit originalen Steinquadern begegnen die Besucher der alten Schmalspurlok „HANS". Das Museum ist bis Ende Oktober 2004 täglich von 10 bis 18 Uhr geöffnet. Infos unter Tel.: +43/3852/30329 bzw. info@kulturbahnhof.at.

Das Ende der Vennbahn war Anlass für eine Sonderfahrt. Am 7. August 2004 startete der von drei Loks gezogene Zug in Bruxelles-Midi, um über Liège, Trois Ponts, Malmedy und Bülligen nach Sourbrodt zu fahren. Die Lokomotiven 202.020 der PFT, 1805 der CFL und 5307 der SNCB stellten sich in Sourbrodt zur Parade auf.



Foto: A. Schimmelpfennig

BAHNWELT AKTUELL

ZEITREISE

Im Harzvorland

Ende des 19. Jahrhunderts drängten die Gemeinden nördlich des Huys auf einen Eisenbahnanschluss. Vor allem die Besitzer der Zuckerfabriken benötigten ein leistungsfähiges Verkehrsmittel für den Transport von Rüben und Kohlen. Doch erst als in der Region ergiebige Kalisalzlager entdeckt wurden, genehmigte der preußische Landtag am 1. April 1887 den Bau der Nebenbahn Nienhagen – Dedeleben – Jerxheim. Am 15. August 1890 verkehrten schließlich die ersten Züge auf der 32,81 Kilometer langen Verbindung. Von Anfang an bestimmte der Güterverkehr das Geschehen auf der kurvenreichen Strecke. Neben der Kaligrube Wilhelmshall waren die Zuckerfabriken in Eilenstedt, Schwanebeck, Dedeleben und Badersleben sowie das Zementwerk Schwanebeck die wichtigsten Kunden. Nach dem Zweiten Weltkrieg endete der Zugverkehr in Dedeleben. Für die Erschließung des nördlichen Harzvorlandes war die Bahn noch immer unverzichtbar. Das änderte sich erst im Frühjahr 1990. Innerhalb weniger Wochen schrumpfte der Verkehr auf ein Minimum. Der letzte Gütertarifpunkt wurde 1995 geschlossen und der letzte Reisezug verkehrte auf der Strecke nach Dedeleben am 31. März 2000. Nachdem das Land Sachsen-Anhalt den Personenverkehr abbestellt hatte, genehmigte im Sommer 2001 das Eisenbahnbundesamt die Stilllegung der Nebenbahn Nienhagen – Dedeleben.



Im Mai 1992 bespannte noch einmal 503708 Reisezüge auf der Strecke Halberstadt – Dedeleben. Im Endbahnhof warten Lok und Personal auf die Abfertigung.

1992



2004

Im April 2004 wuchsen die Bahnanlagen in Dedeleben langsam zu.

Fotos: Endisch



Foto: D. Linser

***Zum Schneekopf-Gipfeltreffen** am 4. Juli zog 232690, letzte Lok in DR-Lackierung, einen Sonderzug zwischen Erfurt und Oberhof. Wegen einer für Loks gesperrten Brücke und anschließend fehlender Weichen musste Sonderzug 16452 zwischen Arnstadt und Neudietendorf das linke Streckengleis nutzen.*

BAUREIHE 232

Aus für Saalfeld – Friesau

● Die auf der Strecke Saalfeld – Unterlemnitz – Ebersdorf-Friesau durchgeführten Gütertransporte werden seit kurzem von Loks der Baureihen 204 und 290 durchgeführt, künftig soll nur noch die BR 290 fahren. Die DB AG will das Bw Saalfeld wegrationalisieren, außer Rangierlokomotiven sollen keine Triebfahrzeuge mehr dort stationiert sein. Allerdings sind für die Fahrten von Saalfeld zum Stahlwerk in Unterwellenborn fünf bis sechs 232 noch unverzichtbar; für die Friesauer Strecke wurden drei Loks gebraucht. Stattdessen fährt jetzt die doppelte Anzahl 204 und 290. Im September soll entschieden werden, wer die Strecke Unterlemnitz – Ebersdorf-Friesau betreiben soll. Es gibt zur Zeit vier Interessenten, die allerdings nur eine erneuerte Strecke übernehmen wollen. Bei der DB AG denkt man über die Umwandlung in ein Bahnhofsnebengleis nach, was den Weiterbetrieb zumindest sichern würde.



Foto: Sangmeister

Am 2. April 2004 rangierte 232690 noch in Ebersdorf-Friesau.

Foto: Schmidt

Um die Leistungsfähigkeit der neuen Technik unter Beweis zu stellen, schickte die DB im Mai 1985 die beiden Maschinen 120 002 und 005 für zehn Tage nach Schweden.



Vor einem Vierteljahrhundert: Paradigmenwechsel im E-Lok-Bau

Der Technologie

Die DB übernahm am 24. Januar 1975 die von Krauss-Maffei und Siemens entwickelte 111 001-4 als erste Lok einer neuen Baureihe. Diese aus der Einheits-Baureihe E 10[1] aus dem Jahr 1954 abgeleitete Konstruktion sollte die letzte Neuentwicklung der DB auf Basis der bis dahin konventionellen Antriebstechnik werden. Zeitgleich drehte schon ein sehr eigenartiges Gespann, bestehend aus der Diesellok 202 002 „Weißer Riese" und einem etwas modifizierten Steuerwagen mit Stromabnehmer, seine Runden. →



sprung



Der Chefelektriker der damaligen Schweizer Maschinenfabrik Oerlikon, Hans Behn-Eschenburg, meldete vor genau 100 Jahren eine bedeutende Idee zum Patent an. Sie ermöglichte es mit verhältnismäßig einfachen Mitteln, den von Straßenbahn-Antrieben bereits über 20 Jahre bekannten Gleichstrom-Kommutatormotor in Reihenschluss-Schaltung auch mit dem für hochbelastete Fernbahnen mit schweren Zügen vorteilhaften Einphasen-Wechselstrom zu betreiben.

Auch die meisten Modellbahn-Motoren sind Kommutator-Motoren mit einem rotierenden mechanischen Stromwender, eben dem Kommutator, auch Kollektor genannt, und darauf schleifenden Kohlebürsten, bei Gleichstrom mit einem permanenten Magnetfeld, bei Wechselstrom mit einem durch stromdurchflossene Spulen erregten Magnetfeld. Aber was sich im Modellmaßstab so verhältnismäßig einfach darstellt, schafft bei der großen Bahn Probleme, weil zerstörerische Funken zwischen Bürsten und den Kommutatorlamellen entstehen, bei Wechselstrom umso höher und gefährlicher, je höher dessen Frequenz.

Die von Behn-Eschenburg entwickelte geniale Schaltung konnte sich also nur durchsetzen, indem die Frequenz des speisenden Netzes auf einen möglichst niedrigen Wert, der dem reinen Gleichstrom schon nahe kommt, festgelegt wird. Im Jahre 1912 einigten sich die Staatsbahnen Preußens, Bayerns und Badens nach Versuchen mit 25 und 15 Hertz (Hz) auf die einheitliche Sonderfrequenz von $16^2/_3$ Hz, die sich als rechnerisches Drittel aus dem bekannten Frequenzwert 50 Hz der öffentlichen Drehstromnetze ergab und zugleich Vorteile in der Auslegung von Kraftwerksmaschinen und Frequenzumformern bot. Österreich und die Schweiz schlossen sich dem an, und die beiden skandinavischen Staaten Schweden und Norwegen folgten bald nach. Als Fahrleitungsspannung wurde einvernehmlich 15000 Volt (V) gewählt, die über den Transformator auf den Triebfahrzeugen auf für die Fahrmotoren akzeptable Werte um 500 V herabgespannt wird. Die Zugkraft- und Geschwindigkeitssteuerung, fälschlich Regelung genannt, erfolgt energiesparend über Spannungsabgriff mittels Schaltwerken oder sogenannten Schützen am Trafo. Nach diesem Prinzip wurden in den genannten mitteleu-

Bayern, Baden, Preußen und die Strom-Frequenz

Fotos (4): Lützenberger



111 118 in S-Bahn-Lackierung am 8. August 1987 bei Dollnstein.



Die verkehrsrote 111 101 mit Doppelstockwagen am Schlüchterner Tunnel.

Foto: Schmidt

Weniger Lüfter, mehr Fenster, etwas kantigere Form: Trotz der äußerlichen Veränderungen ist die 111104 (li.) mit der 110103 eng verwandt.

ropäischen Ländern in über 70 Jahren rund 9000 elektrische Triebfahrzeuge gebaut, davon bei der DB und DR allein seit 1945 etwa 4000!

Die Entwicklung der BR 111

Die letzte Lok der vierachsigen Einheitsbaureihe 110 war mit 110510-5 im März 1969 in Dienst gestellt worden. Damit war der Bedarf für Schnellzüge bis 160 km/h voll abgedeckt, zumal ab Ende 1970 die neue sechsachsige BR 103.1 geliefert wurde, die eine neue Ära des Schnellverkehrs mit 200 km/h einläuten sollte. Nach Abschluss der Lieferungen für die BR 103.1 drängte die deutsche Lokomotiv- und Elektroindustrie, damals noch aus je drei in Konkurrenz stehenden Firmen bestehend, auf Weiterauslastung der auf Druck der DB ab 1971 erheblich ausgeweiteten Kapazitäten, die eine Lieferung von 45 „Achsen pro Monat" sicherstellen sollten. Mit der noch bis 1977 zu fertigenden sechsachsigen schnellen Güterzuglok BR 151 war diese Kapazitätslücke nur knapp zur Hälfte gefüllt. Es musste also ein neuer Lokomotivtyp gefunden werden, der möglichst einfach und preiswert, selbstverständlich von allen beteiligten Firmen auch problemlos nachbaubar sein sollte.

Ein einfacher Nachbau der Reihen 110 oder auch 140 kam aufgrund der inzwischen fortgeschrittenen technischen Möglichkeiten nicht in Betracht. Die Firmen AEG und Krupp hatten mit den ab 1974 in begrenzter Stückzahl von nur 25 Einheiten →



Mit verkehrsroter Bauchbinde zieht 111158 einen RE bei Weinheim (1999).



Am 12. Oktober 1990 verlässt der Lufthansa-Express mit 111049 Frankfurt.

Wirtschaftspolitik mit Hilfe der Staatsbahn – alle kommen zum Zug

gelieferten hochmodernen Zweifrequenz-E-Loks 181.2 bewiesen, dass es auch Alternativen für die Antriebstechnik und ein wesentlich besseres, gleisfreundliches mechanisches Laufwerk gab. Elektrisch nutzten die für 160 km/h ausgelegten 181.2 unter dem Zwang des Einsatzes auch unter 50-Hz-Fahrleitung bereits Thyristorgleichrichter mit elektronischer Regelung, die den unterschiedlichen Wechselstrom in für die Fahrmotoren gut verträglichen welligen Gleichstrom aufbereiteten. Eine ähnliche Lösung, die auch bei den Triebzügen der BR 420 für nur ein Stromsystem mit $16^2/_3$ Hz praktiziert wurde, hatten die ÖBB mit der 1971 aus Schweden importierten Reihe 1043 und der 1974 nach Schweizer Vorbild entwickelten Reihe 1044 mit immerhin 5400 kW Stundenleistung in nur vierachsiger Bauart umgesetzt. Tatsächlich wurden im Bundesbahn-Zentralamt (BZA) München Überlegungen für eine solche Hochleistungslok mit Thyristorgleichrichtern für 160 km/h angestellt und Angebote eingeholt. Letztlich fehlte der Mut zu dieser neuen Antriebstechnik, zumal man nicht die Entwicklungs- und Erprobungszeit neuer Technologie vor dem Hintergrund der um Aufträge bangenden Industrie abwarten wollte. So entstand die BR 111 als Verlegenheit in konventioneller Elektrotechnik mit den Komponenten der BR 110, sogar anfangs für nur 150 km/h zugelassen, ohne dass man sich über ihre Einsatzmöglichkeiten restlos klar war, jedoch mit wesentlichen mechanischen Verbesserungen, die der BR 181.2 entlehnt waren: Neue Drehgestelle mit querelastischen, lenkergeführten Radsatzlagern anstelle spielfreier senkrechter Säulenführung, die bei den früheren Einheits-Baureihen zu erheblichen Gleisbeanspruchungen durch Querkräfte bis hin zu Gleisverwerfungen geführt hatte; gefederte Abstützung des Fahrzeugkastens durch je zwei „Fexicoil"-Stahlfedern pro Drehgestellseite und Auflösung des konventionellen Drehzapfens durch eine so genannte Lemniskaten-Kinematik. Auffällig und ebenfalls neu ist die nun nach Schweizer Vorbild, wenn auch nicht so perfektioniert wie bei BR 181.2, ausgeführte Direktansaugung der Kühlluft für Fahrmotoren und Trafo-Ölkühler unter dem Dach, die nun einen weitgehend staubfreien, nicht mehr luftdurchströmten Maschinenraum ermöglicht. Entsprechend konnte die Zahl der umgestalte-



Foto: Alkofer

Einen wichtigen Fortschritt von der E 10 zur Baureihe 111 bedeuteten die neuen Drehgestelle, die deutlich gleisschonender waren.

Verschiendende Antriebskonzepte für E-Loks

	Direktmotor	Mischstrommotor	Asynchronmotor
Gs-Speisung	P_e, P_a; 1, GS	P_e, P_a; 8, 3, 8, 7, MS	P_e, P_a; 8, 5, 7, AS
Ws-Speisung	P_e, P_a; 2, WS	P_e, P_a; 4, 8, MS	P_e, P_a; 6, 5, AS

Pe	aufgenommene elektrische Leistung
Pa	abgegebene mechanische Leistung
GS	Gleichstrom-Kommutator-Motor
WS	Wechselstrom-Kommutator-Motor
MS	Mischstrom-Kommutator-Motor
AS	Drehstrom-Asynchron-Motor
1	Anfahrwiderstand mit Schaltwerk
2	Transformator mit Schaltwerk
3	Gleichstrom-Pulssteller („Chopper")
4	Steuerbarer Thyristor-Gleichrichter
5	Pulswechselrichter (PWR)
6	Vierquadranten-Steller (4-QS)
7	Stützkapazität (Kondensator)
8	Glättungsinduktivität (Drossel)

Grafik: AEG/Sammlung Tietze



Foto: Sammlung Tietze

Bis 1928 fuhren die Schweizer auf der Simplonstrecke mit Drehstrom. Die zweipolige Fahrleitung war jedoch zu kompliziert.

Der Durchbruch für den Drehstromantrieb unter 15 kV kam Anfang der 1970er-Jahre mit dem umgebauten „Weißen Riesen".



Foto: BBC/Sammlung Tietze

ten Doppeldüsen-Lüftungsgitter vermindert und teils durch Fenster ersetzt werden. Dadurch und durch die dem neu entwickelten „Integrierten Führerpult" bei mittiger Bedienungsanordnung angepasste Stirnfront erhielt der Fahrzeugkasten seine charakteristische Form, im Vergleich zur BR 110, besonders der ab E 10 288 verwirklichten eleganten „Bügelfalte", nicht gerade eine ästhetische Aufwertung!

Eine Schnellzuglok wird verbannt in den S-Bahn-Dienst

Einsatz der 111

Die einzelnen Bauserien der 111 wurden mit schrittweise abnehmender Lieferkadenz bis 31. Oktober 1984 geliefert, zuletzt zum Leidwesen der Industrie nur noch mit einer Lok alle zwei Monate. Neben dem selbstverständlichen Einsatz vor Schnellzügen als Ersatz für die gerade beginnende Ausmusterung der Vorkriegs-E16 (116) und E17 (117), gelegentlich auch in Doppeltraktion vor schweren IC-Zügen, wuchs ihnen plötzlich eine vom Konzept her fremde Aufgabe zu: Der Einsatz vor Wendezügen der S-Bahn Rhein-Ruhr und weiteren Nahverkehrszügen, wofür die Serien zwischen 111 111 bis 111 188 mit Wendezug-Steuerstromkupplungen und so genannter ZWS-Steuerung über UIC-Kabel ausgerüstet und entsprechend dem damaligen orange-weißen S-Bahn-Design geliefert wurden. Eine einzigartige Konstellation aus politischem Druck und Sachzwängen war dafür maßgebend, anstelle der ursprünglich vorgesehenen Nahverkehrs-Triebzüge BR 420, für die auch die Strecken- und Bahnhofsinfrastruktur schon vorbereitet war, eine vom Konzept her für Schnellzüge ausgelegte 111 im Nahverkehr mit häufigen Zwischenhalten und begrenzter, nicht ausnutzbarer Höchstgeschwindigkeit einzusetzen und damit erhöhtem, kostenträchtigen Verschleiß zu unterwerfen! Denn der Wechselstrom-Kommutatormotor reagiert besonders empfindlich auf häufige Anfahrten aus dem Stand! Der öffentlich genannte Grund für den S-Bahn-Einsatz war das Fehlen von Toiletteneinrichtungen im 420, die natürlich in damaliger Primitivtechnik nachrüstbar gewesen wären, weswegen umgebaute Wagenzüge unverzichtbar schienen; in Wirklichkeit ging es um Berücksichtigung der in Essen ansässigen Firma Krupp, die bei einem Kauf von Triebzügen leer ausgegangen wäre – also schon damals Arbeitsmarktpolitik der Länder, der sich die DB zu unterwerfen hatte!

1980 endlich waren alle 111 für 160 km/h zugelassen und damit den schon 1962 bis 68 gelieferten schnellen E 10[12] und E 10[13] (113/114) gleichwertig. Ungeachtet ihrer anfänglich unklaren Zweckbestimmung hat sich die BR 111 dank robuster Konstruktion und Vermeiden technisch unerprobter Neuheiten durchaus bewährt. Am Ende ihrer nahezu zehnjährigen Beschaffungszeit hätte sie auch zum Ersatz der inzwischen in die Jahre gekommenen Vorläufer aus den frühesten Lieferungen 1956 bis 1960 getaugt, doch die DB hatte →

Foto: Sammlung Tietze



Zu einem Treffen der Generationen kam es 1979 im Münchner AW Freimann: 120001, 111139 und E 1901 als Symbole der Entwicklung im E-Lok-Bau.

längst anders entschieden und strebte einen großen Technologiesprung in völliges Neuland an: Die Universal-Hochleistungslokomotive mit Drehstrom-Antriebsmotoren!

Langer Weg zur BR 120

Die ersten elektrisch betriebenen Vollbahnen Anfang des 19. Jahrhunderts in der Schweiz und Italien waren reine Drehstrom-Bahnen mit dreiphasiger Energiezufuhr über eine zweipolige Fahrleitung und dritter Phase über das Gleis. Die dafür gebauten urtümlichen Lokomotiven hatten große, langsamlaufende Drehstrommotoren der Asynchron-Bauart mit beeindruckender Kraftübertragung zu den Treibrädern in sinnreicher, teilweise komplizierter Kinematik. Das System hatte folgende grundlegende Nachteile: Einmal die aufwendige zweipolige Fahrleitung, die mit zweigeteilten Stromabnehmern an Weichen und Kreuzungen komplizierte Konstruktionen mit Isolier-„Herzstücken" erforderte und nicht für höhere Geschwindigkeiten als etwa 100 km/h geeignet war, zum anderen die starre Drehzahl-Charakteristik der Fahrmotoren, die das Ansteuern beliebiger Geschwindigkeitsstufen (in der Regel maximal drei) nur über schaltungsaufwendige Umgruppierung von zwei und mehr Motoren durch Änderung ihrer Polzahl und sogenannte Läufer-/Ständer-Kaskaden ermöglichte, indem von einem Motor die Läuferspannung und -frequenz über Schleifringe und Bürsten abgegriffen und dem zweiten Motor in den Ständer zugeführt wurde. Das Überschalten von einer Geschwindigkeitsstufe zur nächsten war immer mit Verlusten und Zugkrafteinbruch verbunden. Ein für Gebirgsbahnen wichtiger Vorteil war, dass auf einer einmal eingestellten Geschwindigkeitsstufe sofort Nutzbremsung einsetzte, wenn der Zug im Gefälle schiebt. Deshalb fanden Drehstrombahnen im gebirgigen Oberitalien anfangs große Verbreitung, sogar der 1906 fertiggestellte Simplontunnel Schweiz – Italien wurde mit diesem System elektrisch eröffnet, allerdings bemerkenswerterweise schon 1928 auf Einphasen-Wechselstrom $16^2/_3$ Hz, 15 kV, umgestellt. Auch die italienischen Drehstrombahnen verschwanden langsam wieder bis 1976 (Umstellung durch die FS auf Gleichstrom 3 kV).

Trotz dieses Misserfolgs ließ der Gedanke, die wartungsarmen Drehstrommotoren anstelle der mit bis zu 80 Kohlebürsten bestückten Einphasen-Wechselstrom-Kommutatormotoren für die Traktion einzusetzen, die Ingenieure nicht los: Die Fachliteratur der Jahre 1925 bis 1945 ist voll mit Vorschlägen verschiedener Art, wie man dem Drehstrom-Asynchronmotor eine dem Bahnbetrieb besser gerechte flexible Geschwindigkeits-Kennlinie geben könnte. Dabei tauchen um 1930 erstmalig Vorschläge zur Nutzung von Stromrichterschaltungen auf, die sich aber nur mit teuren und unhandlichen Quecksilberdampfgefäßen hätten realisieren lassen. Aufsehen erregten die 50-Hz-Wechselstrom-Bahnelektrifizierung in Ungarn mit Asynchron-Motoren in Kaskadenschaltung sowie die 1936 gelieferte E 24431 für die ebenfalls mit 50 Hz, 20 kV, elektrifizierte deutsche Höllental-



Der moderne Maschinenraum der BR 120: Der Mittelgang ermöglicht den bequemen Führerstandswechsel. Die Leistungselektronik verbirgt sich hinter Schränken.



Bei der Baureihe 111 ist der Blick durch den Maschinenraum auf den anderen Führerstand noch nicht möglich.



Fotos (3): Alkofer

Das Führerpult der Baureihe 120: Bei der Lok aus den 80er-Jahren existieren noch mehrere analoge Rundinstrumente.

Drehstromloks – eine alte Idee wird wiederbelebt

bahn, die so immerhin bis 1960 in Betrieb war. Hier war es den Konstrukteuren erstmalig gelungen, zwei in Kaskade zu schaltende Motoren unterflur für Einzelachsantrieb unterzubringen. Trotzdem blieben die erzielbaren nur drei Geschwindigkeitsstufen 35/60/83 km/h ein Mangel.

Umwälzung dank Leistungselektronik

Die stürmische Entwicklung von Halbleiter-Bauelementen auf Siliziumkristallbasis ab etwa 1955 eröffnete der Stromrichtertechnik zur Energieumformung ganz neue Perspektiven: Einfache Si-Zellen (Dioden) für Gleichrichtung aus Drehstrom oder Wechselstrom, steuerbare Si-Zellen (Thyristoren) für Wechselrichter aus Gleichstrom zurück in Wechsel- oder Drehstrom, schließlich die sinnvolle Kombination von Dioden und Thyristoren zu Stromrichterschaltungen, die als „Umrichter" die Energie je nach Bedarf in die eine oder andere (entgegengesetzte) Richtung leiten können. Den Einphasen-Wechselstrom oder auch Gleichstrom aus der Fahrleitung auf dem Triebfahrzeug in Drehstrom (und zum Nutzbremsen fallweise auch wieder zurück) zu wandeln, war also vom Grundsatz her möglich, doch das allein genügte noch nicht: Beim Einschalten an einer festen Frequenz, etwa 50 Hz, wie in Haushalten und Industrie üblich, läuft der Drehstrom-Asynchron-Motor zwar an, aber nur im Leerlauf oder bei geringer Last. Einen Zug in Bewegung zu setzen – das schafft er auf keinen Fall. Man muss die erzeugte Drehstrom-Spannung in besonderer Weise noch modulieren, damit der Motor für die notwendige Zugkraft ein ausreichendes Drehmoment aus dem Stand heraus entwickeln und dann in seiner Drehzahl möglichst stufenlos gesteigert werden kann. Dazu müssen Spannung und Frequenz gleichmäßig von nahe Null durch den Wechselrichter hochgefahren, eben moduliert, werden. Dies geschieht durch so genanntes „Pulsen", das heißt, die Spannungsblöcke werden nach einem besonderen durch die Steuerelektronik vorgegebenen Muster mit Frequenzen über 100 Hz an den Thyristoren gezündet und wieder gelöscht, quasi zerhackt. In der Entwicklung solcher Pulswechselrichter (PWR) und der zugehörigen elektronischen Pulsmuster hat sich um 1970 die damalige BBC Mannheim verdient gemacht. Während sich die Entwicklungsingenieure bei AEG und Siemens mit unzulänglichen Schaltungen, die eine übergroße Zahl von (teuren) Thyristoren erforderten, quälten, hatte BBC schon mit durch den Bund geförderter Forschung das Know-how zur Hand. Gemeinsam mit Henschel baute man drei Prototyp-Dieselloks DE 2500 mit einer Dieselmotorleistung von 1840 kW (2500 PS) zur Demonstration der mit PWR und Drehstrom-Fahrmotoren realisierbaren elektrischen Leistungsübertragung. Ideengeber, Miterfinder und Propagandist dieser neuen Technik war Oberingenieur Werner Teich, der später mit dem Bundesverdienstkreuz am Band ausgezeichnet wurde.

Die Sensation „Weißer Riese", „Roter Ochse" und „Blauer Bock"

Unter diesen aus Fernsehsendungen bekannten zugkräftigen Namen stellten BBC und Henschel zwischen 1971 und 1973 die später bei der DB als 202 002 bis 202 004 eingereihten ersten dieselelektrischen-Lokomotiven der Welt mit Drehstrom-Fahrmotoren der Öffentlichkeit vor. Diese erregten in Konkurrenz zu den von der DB bis dahin nur beschafften dieselhydraulischen Loks vielfaches Erstaunen weltweit und überzeugten durch günstigen Wirkungsgrad sowie durch spektakuläre Belastungsmöglichkeiten wie stundenlanges Andrücken mit voller Kraft gegen den Prellbock im Stillstand, ohne dass die Antriebsmotoren Schaden nahmen, was man bekanntlich mit den konventionellen Wechselstrom-Motoren der E-Loks nicht einmal zehn Sekunden wagen durfte! Die DB war daher den Vorschlägen der BBC sehr aufgeschlossen und beschloss 1973, sich an die Spitze des technischen Fortschritts zu stellen und die ungleich schwierigere Entwicklung einer vierachsigen, rein elektrischen Hochleistungslokomotive von 5600 kW zu wagen, die dank ihrer hohen Leistung und einer Höchstgeschwindigkeit von 160 (später 200) km/h universell für alle Zugarten geeignet sein und eines Tages als wahrer Einheitstyp alle elektrischen Vorgänger ersetzen sollte. Für diesen hochgesteckten Anforderungskatalog fehlte zur Realisierung nur noch eine wichtige elektrische Voraussetzung: Die Möglichkeit, einen Drehstrom-Pulswechselrichter auch aus einem unruhigen Fahrdraht mit nur einphasigem Wechselstrom $16^2/_3$ Hz zu speisen!

Mit dem „Weißen Riesen" kam der Durchbruch

Etappenziel: Fünf Prototyp-120

Die erste im Mai 1979 gelieferte 120 001 kam gerade recht zu den Feierlichkeiten „100 Jahre elektrische Lokomotiven" und erregte bei der Ausstellung im AW München Freimann und anschließend auf der Internationalen Verkehrsausstellung (IVA) in →

Eine bahnbrechende Erfindung: Der Vierquadrantensteller (4-QS)

Was an den Klemmen eines an den Dieselmotor angeflanschten Drehstrom-Generators mit angeschlossenem Dioden-Gleichrichter noch recht leicht lösbar war, stellte beim Anschluss des Pulswechselrichters an Einphasen-Wechselstrom, wie er aus dem Loktransformator herauskommt, also eine neue Herausforderung an die E-Techniker dar. BBC hatte schon die richtige Lösung parat: Ein pulsender Stromrichter, der nach einem vorgegebenen Taktmuster mit 183 Hz den Wechselstrom aus dem Transformator zerhackt und damit nur ein Minimum an Speicher- und Filter- Kondensatoren/Drosseln benötigt. Dieser als Gleichrichter, bedarfsweise auch als Wechselrichter einsetzbare Pulssteller ist unter dem Namen „Vierquadrantensteller" (4-QS) in die Technikgeschichte eingegangen. Betrieblich das erste Mal eingesetzt wurde der 4-QS im Juli 1974, also vor genau 30 Jahren, in einem eigenartigen Gespann, bestehend aus dem seines Diesels beraubten „Weißen Riesen" und einem festgekuppelten älteren Wendezug-Steuerwagen, in dem eine komplette Hochspannungseinrichtung mit Transformator, 4-QS, Gleichspannung-Zwischenkreis und Hilfsbetrieben installiert war. So konnte mit der verbliebenen, über Kabel angeschlossenen elektrischen Ausrüstung der Diesellok mit etwa 1500 kW in beide Richtungen gefahren und mit Energierückspeisung in das Netz elektrisch gebremst werden. Das überraschte die Fachwelt, wie problemlos der 4-QS ein lange verfolgtes Ziel, die Nutzbremsung, ermöglichte! Das Aufsehen erregende Gespann fuhr fast ein Jahr und half der DB und BBC, die Zielvorgaben für eine neue E-Lok-generation zu definieren. Danach war 1976 der Lieferumfang der neuen elektrischen Universal-E-Lok 120 klar. Die kühne Entscheidung wurde gegen manche skeptische Widerstände zugunsten der neuen Drehstrom-Antriebstechnik mit Asynchron-Fahrmotoren durch einen Entwicklungsvertrag mit BBC und einer Arbeitsgemeinschaft der drei Mechanfirmen Henschel, Krupp und Krauss-Maffei festgezurrt und im März 1977 in einen Bauauftrag für fünf Prototypen umgewandelt.


Die 60 Serienfahrzeuge der Baureihe 120 werden vor allen Zuggattungen eingesetzt. Am 27. Mai 1988 zieht 120 119 zwischen Würzburg und Fulda bei Mittelsinn einen schweren Güterzug.

Herausforderung für die Ingenieure: Die Baureihe 120

Hamburg wegen ihrer ungewohnten äußeren Form in damaliger TEE-Farbgebung und der unkonventionellen elektrischen Ausrüstung beträchtliches Aufsehen. Auffällig und untypisch für eine Bo'Bo'-Lokomotive sind die große Fahrzeuglänge von 19,3 Metern – fast gleich der sechsachsigen 103.1 – und der kantige Fahrzeugkasten, der keine Maschinenraumfenster mehr aufweist. Die Luftansauggitter sind voll in die Dachschrägen eingezogen. Bedingt war diese Bauweise durch den Zwang zu höchster Gewichts- und Raumökonomie. Der große Platzbedarf der mit acht Tonnen auch schweren Stromrichterschränke mit den 4-QS und PWR erforderte deren Aufstellung beiderseits eines Mittelgangs. Der Haupttransformator, bisher üblicherweise im Maschinenraum stehend, musste flach ausgeführt und zwischen den Drehgestellen „unterflur" im Hauptrahmen hängend angeordnet werden – erstmalig im E-Lokbau! Der Kühlluftbedarf für die Stromrichterschränke, immerhin mit insgesamt 480 (!) Thyristoren bestückt, war mit direkter Luftkühlung nicht beherrschbar. Darauf wurde, ebenfalls als Neuheit, Öl als Kühlmittel eingeführt, das durch Pumpen umgewälzt und in zwei Kühltürmen, die auch der Transformatorkühlung dienen, durch angesaugte Außenluft rückgekühlt wird. Die Konzentration der Luftströme auf nur wenige Kühler erleichterte das wieder angewandte Konzept des staubfreien Maschinenraums.

Die Einholm-Stromabnehmer SBS 80 sind eine Neukonstruktion aus Aluminium. Die Frontpartie mit Verschleiß-Pufferträgern wird durch die kantig abgeschrägte Stirnfläche mit den beiden nahezu ebenen Scheiben bestimmt. Der dadurch wenig windschnittig wirkende Lokkasten ist eine Folge konstruktiver Zwänge, bei der großen Fahrzeuglänge eine ausreichende Seitenwandstabilität zu erzielen. Die Seitenwände sind daher in einem Stück aus zwei parallelen dünnen Blechen mit dazwischenliegenden Abstandshaltern, so genannten Höckerplatten, durch Punktschweißung zusammengefügt. Die Drehgestelle konnten wegen der kleineren Asynchron-Motoren einen von 3400mm (111) auf 2800 mm verkleinerten Radsatzabstand erhalten. Die Laufwerksanordnung und Führung der Radsätze entspricht dem bei BR 181.2 und 111 erreichten Stand, wie auch die Kastenabstützung durch Flexicoil-Stahlfedern. Neu sind die Monobloc-Scheibenräder ohne Speichen, deren Verwendung durch den weiterentwickelten Hohlwellen-Kardan-Gelenkantrieb machbar wurde. Dadurch war es möglich, die unabgefederten Massen je Radsatz von 5,6 Tonnen bei der 111 auf nur 2,6 Tonnen zu senken, ein wesentlicher Beitrag zur Schonung des Gleisoberbaus! Die zuletzt gelieferte 120 005 konnte nach Ausrüstung mit LZB (Linienzugbeeinflussung) deshalb unbedenklich für 200 km/h Höchstgeschwindigkeit zugelassen werden.

Nach einer unvermeidlich längeren Inbetriebnahmephase wurden die fünf Maschinen zwischen Februar und August 1980 dem Bw Nürnberg Rbf. (heute Nü 1) zur Betriebserprobung zugeteilt. Die DB wollte ihre zukünftigen Einheitslokomotiven bis zur Serienreife in allen denkbaren Belastungszuständen auf ihre Zuverlässigkeit prüfen und ließ daher die fünf 120 sich Tag und Nacht vor Schnell- und IC-Zügen, aber auch eigens zusammengestellten Schrottzügen mit Anhängelasten bis 2000 Tonnen über die Rampen des süddeutschen Raums quälen, und das über drei Sommer-/Winterperioden bis Anfang 1984! Spektakulär waren


Foto: Frickel

Im Wendezugeinsatz vor Interregios und Intercities traf man häufig auf die 120. Im Oktober 1999 schiebt eine bereits verkehrsrote Maschine ihren Zug durch Geislingen.


Foto: Schmidt


Foto: Sammlung Tietze

Edler Wettstreit: 120 005 mit der von AEG auf alternative Drehstromtechnik umgebauten Zweifrequenzlok 182 001 bei Zugkraftvergleichen im Frankenwald nahe Pressig-Rothenkirchen am 13. März 1985.

auch Demonstrationsfahrten auf dem österreichischen Semmering, auf der BLS-Nordrampe in der Schweiz und 1985 in Nordschweden.

Es gab Störungen durch Ansprechen der sensiblen Überwachungselektronik, die immer wieder neue Feinjustierungen erforderten, sowie notwendige Garantiearbeiten am Fahrzeugteil, dem Haupttransformator, den Fahrmotoren und den von AEG gelieferten Hilfsbetriebe-Umrichtern, in die am Ende erstmalig noch die neu entwickelten GTO-Thyristoren eingebaut wurden. GTOs sind heute generell Stand der Technik und können einzeln bis 3000 A bei 4500 V Sperrspannung ertragen. Die in den Radsatzgetrieben umgerüstete und im Federsystem neu abgestimmte 120 001 fuhr mit vier IC-Wagen am 17. Oktober 1984 zwischen Augsburg und Donauwörth mit 265 km/h einen neuen deutschen Rekord.

Die Serienlieferung kommt und wird gestoppt

Bis 31. Dezember 1983 hatten die fünf 120 Laufleistungen zwischen je 490 000 und 790 000 km zurückgelegt, die DB konnte die Serienreife erklären und Bestellungen für einen absolut baugleichen Nachbau vorbereiten. Eine Stückzahl von 500 Lokomotiven, bei 60 Einheiten pro Jahr, war die Basis der Preisanfragen. Nachdem der Serienpreis auf dieser Stückzahlbasis herunterverhandelt war, bestellte die DB am 19. November 1984 bei einem inzwischen gebildeten Firmenkonsortium ganze 60 Serienloks 120.1, zu liefern je 30 innerhalb von zwei Jahren! Und bei dieser Stückzahl blieb es, die Planungen für den ICE, Geldmangel und schließlich die Überraschungen der Wende-Jahre setzten neue Schwerpunkte. Nachdem die vereinigten deutschen Bahnen unerwartet als Mitgift der DR 1285 meist recht neue E-Loks erhalten hatten, ergab sich ein Überbestand von Lokomotiven, so auch durch 647 gut brauchbare vierachsige Maschinen der Baureihe 243 (143), die in den letzten sechs Jahren sozialistischer Planübererfüllung geliefert worden waren. Ein dringender Ersatzbedarf für die älteren über 30 Jahre alten DB-Einheitsloks stellte sich damit nicht mehr. Zusätzlich musste die DB 1991 gegen ihren Willen statt der BR 120.1 noch einmal 90 E-Loks der BR 112.1 (ex DR 212) bestellen, um das von der AEG zu übernehmende Werk Hennigsdorf mit einer Grundauslastung zu füttern. Die Ironie der Geschichte fügte es, dass die BR 112.1 natürlich keine Drehstromantriebe hat, sondern der allerletzte Neubau mit konventionellen Wechselstrom-Motoren nach Behn-Eschenburg geworden ist, erfunden 1904! So schien die alte Technik noch einmal Auferstehung zu feiern, denn die DB zog eine Ausschreibung über 500 Universal-E-Loks BR 121 mit Drehstrom-Antriebstechnik im Oktober 1992 wieder zurück. Der Gedanke, mit dieser neuen Technik die Einheits-Universallok der Zukunft zu schaffen, ist bei der DB seit der Bahnreform 1994 gestorben. Dafür beleben nun speziell auf die Anforderungen der für den Betrieb zuständigen Geschäftsbereiche zugeschnittene neue Baureihen, wie 101, 145, 152, 185 und 189, alle in inzwischen weiterentwickelter Drehstrom-Antriebstechnik, die Gleise. Hinzu kommen 25 Taurus-Loks (BR 182 DB AG), echte Universal-Lokomotiven, seltsamerweise aus Österreich, die aber innerhalb des DB-Konzerns nur im Güterverkehr im Einsatz sind!

Christian Tietze/al

Die Mischung macht´s: Mit Dampfbetrieb für die Touristen und Güterverkehr für die Wirtschaft setzt die 100-Jährige auf die zweite Jugend.

Rennsteig-Visionen



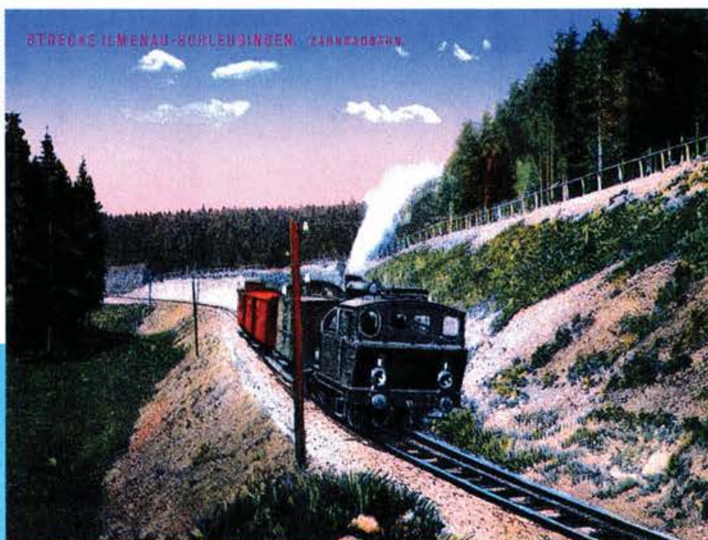
Historisch und modern zugleich: Einen Bogen schlagen die Eigentumsschilder zwischen großer Vergangenheit und neuem Bahnunternehmen.

Als im Mai 1998 die oberbautechnische Sperrung der legendären Steilstrecke über den Hauptkamm des Thüringer Waldes erfolgte, durfte man getrost davon ausgehen, dass statt der 100-Jahr-Feier 2004 nur noch der, je nach Zählweise, sechste oder siebte Todestag zu begehen sein würde.

„Ich saß mit Dr. Lüder Kaltwasser, dem Vorsitzenden der Dampfbahnfreunde mittlerer Rennsteig, DmR, zu Pfingsten 2004 just an jener Stelle, an der ich am letzten Betriebstag im Mai 1998 stand", verrät Rennsteigbahn-Modellbauer Christoph Romann und gesteht rückblickend: „Für mich stand damals fest: Das war's!"

Seither wurde Beachtliches geleistet (siehe auch Titelbeitrag „Rennsteig-Fieber" im MODELLEISENBAHNER, Heft 7/2002). Der

Foto: Archiv Endisch



Vor 100 Jahren: Von 1904 bis 1928 konnten Abschnitte der Steilstrecke nur im Zahnradbetrieb bewältigt werden.

Fast wie in alten Zeiten: Der historische Zug mit mustergültig aufgearbeiteten Donnerbüchsen war an Himmelfahrt und Pfingsten gut besetzt, sehr zur Freude der Dampfbahnfreunde.



Foto: Jochen Schmidt

Zweites Standbein: Holzzug, hier am 20. August 2004 mit 213334 im Bahnhof Schleusingen.



Foto: Endisch

Wasserkran und 941292: Wegen solcher nostalgischer Motive kommen zahlreiche Eisenbahn-Fans an den Rennsteig.

abschnittsweisen Neubelebung der Strecke Ilmenau – Rennsteig – Schleusingen – Themar durch touristische Dampfbahnfahrten der DmR folgte 2003 der entscheidende zweite Schritt: Die Privatisierung der Strecke.

Wenngleich die Steilstreckendiesellok 213 334 auch bereits seit ihrer Indienststellung Ende vorigen Jahres das Eigentumszeichen „Rennsteigbahn" trägt, fand doch die offizielle Betriebseröffnung für das neue Thüringer Bahnunternehmen erst am 22. April 2004 statt.

Der Gründung der „Rennsteigbahn GmbH & Co. KG" vorausgegangen waren gründliche Vorarbeiten durch den Verein der Dampfbahnfreunde. Dessen Vorsitzender, Dr. Lüder Kaltwasser, ist nun auch Geschäftsführer der neuen Gesellschaft.

Den Initiatoren war von Anfang an klar, dass die Rennsteigbahn-Gesellschaft nicht allein vom Tourismusgeschäft würde leben können.

Die gegenwärtig angebotenen 30 bis 40 planmäßigen Fahrten pro Jahr mit dem hi- →



Foto: DmR

Sammlerobjekt: Mit diesem Faltblatt stellen die Dampfbahnfreunde ihr visionäres Konzept vor.

Fotos (2): Ch. Romann



20. August 2004, Bahnhof Themar: Vor den Langholztransporten ist Lok Marion gefordert.


Genuss auf der offenen Plattform des Cid: Gut gelaunt geht's von Stützerbach stetig bergauf.

storischen Dampfzug bringen zusammen mit Charterfahrten rund 15000 Fahrgäste. Diese Zahl soll in den nächsten Jahren bis auf 50000 gesteigert werden, wofür eine noch engere Vernetzung von Rennsteigbahn, Anliegergemeinden und Fremdenverkehrsämtern die Voraussetzung ist. Allein die Weiterführung und Intensivierung dieser Zusammenarbeit bietet die Erfolgsgarantie.

Das alles wäre allerdings bestenfalls die halbe Miete, und deshalb forciert das junge Bahnunternehmen den Güterverkehr. Er soll und muss das zweite Standbein werden.

Die Abfertigung des ersten Holzzuges, bespannt mit 213 334, noch am Tage der Betriebseröffnung, einem Donnerstag, mit Ziel Wismar war richtungsweisend und symbolträchtig zugleich. Denn was bietet sich außer Holz, dem Reichtum des Thüringer Waldes, in einer entindustrialisierten Region – die Treuhand-Anstalt lässt grüßen – zur Beförderung in Güterzügen auch schon an?

Schließlich traf nach 1990 einstige Großkunden der Bahn aus der Glas-, Porzellan, Schnittholz- und Möbelindustrie reihenweise die Schließung. Auch der Bergbau, die Förderung von Flussspat, brach weg. Sie alle sorgten seinerzeit für ein werktägliches Güteraufkommen von 800 Tonnen ab Bahnhof Ilmenau. Etwa die Hälfte entfiel auf die von der DB AG 1997 eingestellte und mittlerweile nicht nur stillgelegte, sondern auch bereits teilweise abgebaute Strecke Ilmenau – Großbreitenbach.

Gerade dort wären mit den Neuen Glaswerken Großbreitenbach und der Zellulose-Füllstoff-Fabrik Gehren noch beachtliche Potentiale für den Schienenverkehr auszuschöpfen. Doch an eine Wiederherstellung dieser Bahnanbindung dürfte gegenwärtig nicht zu denken sein. Bedauerlich, denn der Güterverkehr über den Rennsteig und damit den Hauptkamm des Thüringer Waldes hinweg hatte stets nur untergeordnete Bedeutung und beschränkte sich nach der Einstellung durch die Deutsche Reichsbahn anno 1965 auf die Bedienung von Anschließern zwischen Ilmenau und Stützerbach.

Immerhin: Mit den Holzzügen verdient die aktuelle Rennsteigbahn nicht nur Geld, sondern entlastet die Straßen und Ortschaften von den verkehrsbehindernden Langholztransporten, was mit einer Aufwertung der Urlaubsregion einhergeht. Und zumindest das Geschäft mit den Holztransporten

Die Durchgangs-Bahnhöfe wie etwa das Empfangsgebäude Manebach wären allein schon eine Rennsteigbahn-Reise wert.


Nicht nur im Güterverkehr im Einsatz: 213 334 entlastet auch die betagte preußische T16.1, deren Fristen zum Saisonende ablaufen.





Bei Kilometer 33 ist der Scheitelpunkt der Strecke, der Bahnhof Rennsteig, fast erreicht.

Fotos (4): Ch. Romann

lässt sich gut an. Inzwischen reicht die 213 334, auf den Namen Marion getauft, für das Verkehrsaufkommen nicht mehr. So bespannt neuerdings auch der bergerprobte Blue Tiger den einen oder anderen Holzzug.

Auf Dauer aber braucht's mehr, als nur den Rohstoff für Papier-, Möbel- und andere holzverarbeitende Industrien auf der Schiene zu befördern. Da ist jede Initiative recht, so auch die des Landratsamtes des Ilm-Kreises bezüglich der Mülltransporte zum vertraglich gebundenen Abnehmer bei Leuna.

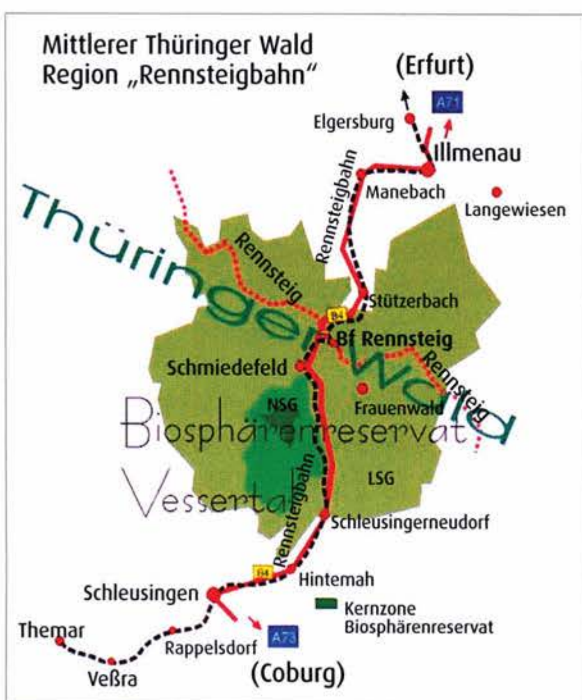
Auf jeden Fall hat das noch junge Rennsteigbahn-Unternehmen mit seinen gegenwärtig 15 Gesellschaftern und vier Teilzeitarbeitskräften noch manche Hürde zu bewältigen. So läuft zwar der Pachtvertrag mit DB Netz bis zum Jahre 2023, doch die endgültige Übernahme sämtlicher Anlagen steht noch aus. Das gilt insbesondere für die noch wenige Monate vor der seinerzeitigen Betriebseinstellung durch die DB AG im Abschnitt Schmiedefeld – Schleusingen errichteten Schrankenanlagen.

Ebenso sind offene Fragen zur künftigen Gestaltung des Personenverkehrs zu klären. Sollen sich die bislang investierten 600 000 Euro rentieren, wird die Rennsteigbahn über den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nachdenken müssen. Gleichfalls zu überlegen gilt es, wie auf dem schon früher schwach frequentierten Streckenabschnitt Schmiedefeld – Schleusingen nach Wiederaufnahme des Verkehrs höhere Fahrgastzahlen erreicht werden können.

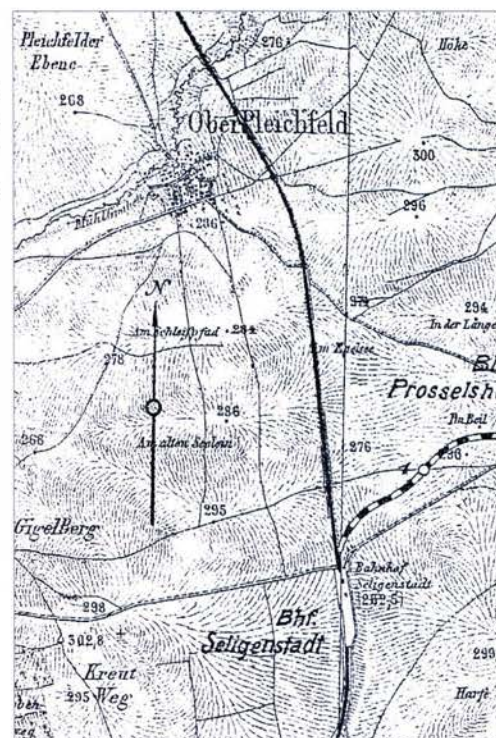
Auch die Dampfbahnfreunde mittlerer Rennsteig sind, bei allem berechtigten Optimismus, nicht frei von Sorgen: Bei der steilstreckenerfahrenen 94 1292 des Nürnberger DB-Museums, betreut vom historischen Bw Arnstadt und bei den DmR seit 2000 unter Vertrag, enden mit Ablauf dieser Saison die Fristen. Hauptuntersuchungen von Dampfloks kosten bekanntlich viel Geld, doch möchte der Verein auch eingedenk der Verdienste von Eberhard Mühlan um die Erhaltung dieser Maschine nicht klein beigeben und 94 1292 nicht für immer kalt abstellen. Die DmR haben auch deshalb ein Spendenkonto, Stichwort „Fahrzeugaufarbeitung" eingerichtet: Kto.-Nr. 111 301 1641, Sparkasse Arnstadt-Ilmenau, Bankleitzahl 840 510 10.

Aber keine Sorge: Bei den 100-Jahr-Feiern, die vom 25. September bis 3. Oktober stattfinden (www. rennsteigbahn.de), steht 94 1292 noch unter Dampf!

Hans-Joachim Weise, Karlheinz Haucke



Karte: DmR



Der Lageplan der „neueröffneten Lokalbahn" aus dem Jahre 1909: Als „kleinster Bogenhalbmesser" wurden 180 Meter angegeben.

Unter Pfälzer Flagge, aber mit MSB-Keks pendelt seit 2004 der Schienenbus 796 702, neuerdings verstärkt durch 996 726, über den Astheimer Berg.



Der Blick aus dem Schienenbus zeigt Lokalbahnidyll.

Schleifen-LÖSUNG

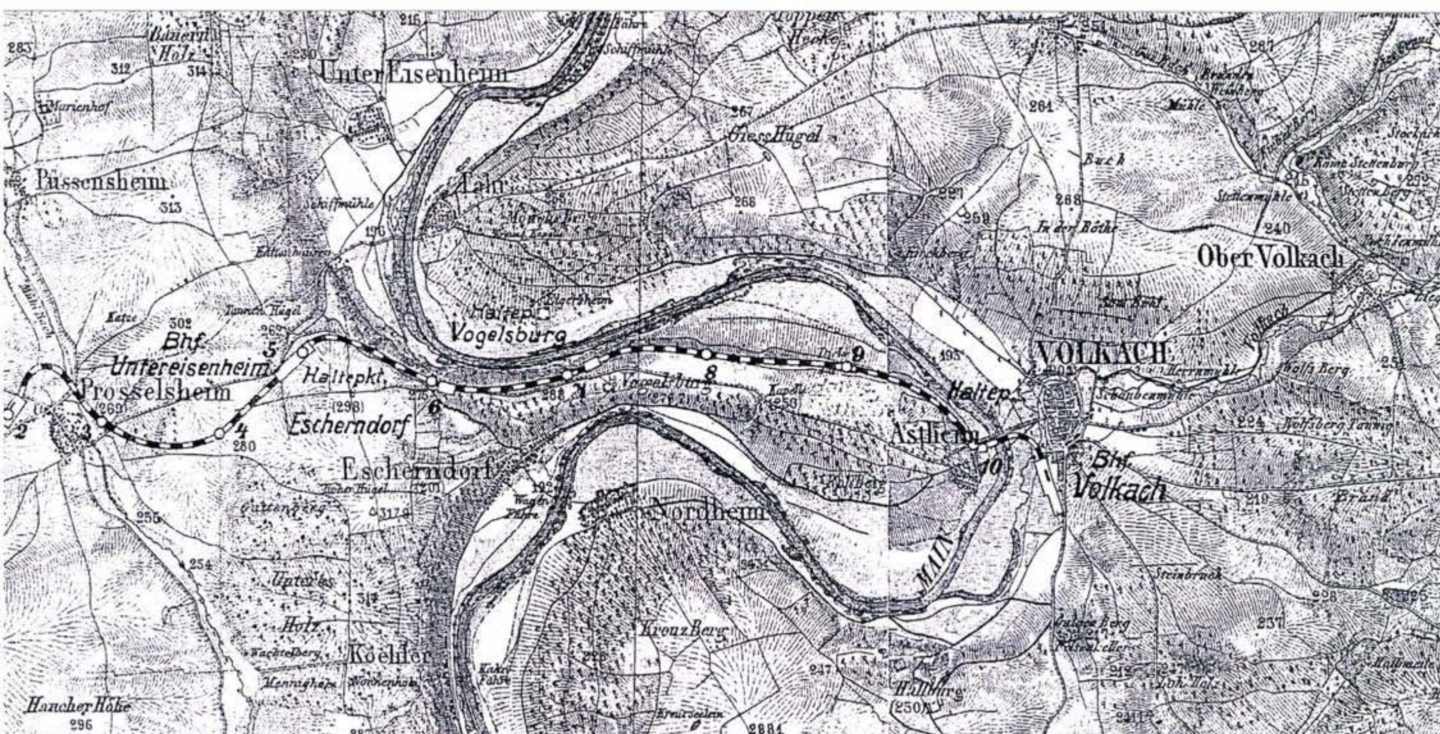
Teil 2

Prosselsheim anno 1991: Die Station hat seit 1968 ausgedient, doch Kesselwagen-Ganzzüge von und nach Volkach fahren noch.

Foto: G. Halermann

Die Hürde der Streckenabnahme war erfolgreich überwunden, doch dauerte es noch fast zwei Monate bis zum 6. September 2003, ehe der Schienenbus-Planbetrieb auf der reaktivierten Mainschleifenbahn (MSB) das Startsignal bekam: Der kilometerweit vernehmbar knatternde Uerdinger 796 625-2, angemietet von den Tübinger Eisenbahnfreunden, pendelte bis zum Saisonende, also nur knapp zwei Monate, zwischen Seligenstadt und Volkach-Astheim.

Mit Beginn der Saison 2004 wurde das anders: Nun ist der eigene Schienenbus des Fördervereins, der käuflich erworbene 796 702-9 auf der Mainschleifenbahn unterwegs. Zusammen mit 796 724-3 hatte er am 27. Februar 2000 zwischen Tübingen und Horb jene über 50 Jahre währende Ära der Uerdinger bei der DB abgeschlossen. Beide Schienenbusse entstammen späteren Serien mit verbesserter Schalldämmung, welche neben dem Gesamt-Geräuschpegel auch das für den VT 98 so typische Röh-



ren und Knattern weitgehend unterdrückt.

Während der 796724 von MAN in Nürnberg gebaut wurde, handelt es sich bei der MSB-Neuerwerbung, dem 1960 mit der Fabriknummer 66599 an die Bundesbahn gelieferten und als VT 98 9702 eingereihten 796702 um einen Original-Uerdinger: Deutlich erkennbar am berühmten Zier-Rhombus in der stirnseitigen Bauchbinde. Nach seiner Ausmusterung in Tübingen kam der Triebwagen als VT1 zur Westfälischen Almetalbahn (WAB) und war zuletzt in Neu-Mukran auf der Insel Rügen stationiert. Der in Prosselsheim abgestellte zweite MSB-Schienenbus, der 796710, dient als Ersatzteilspender.

Verstärkung erhielt 796702 am 28. Juli 2004, als Steuerwagen 996726 von seinem bisherigen Standort in einer Lokhalle nahe Würzburg per Tieflader zur MSB überführt wurde. Die Aufgleisung des VS erfolgte in Volkach-Astheim. Das komplette Gespann aus VT und VS soll erstmals im Rahmen der Prosselsheimer Bahnhofs-Festivitäten am 12. September die satte Steigung des Astheimer Bergs, immerhin 80 Meter Höhenunterschied auf nur vier Kilometern, hinaufbrummen.

Den Fahrersitz des Schienenbusses teilt sich ehrenamtlich Dr. Wolfgang Schramm mit fünf weiteren Fördervereinsmitgliedern, darunter Horst Berz und Roland Kastner.

Dr. Schramm, der erst seit 1988 unweit von Volkach lebt, leitet hauptberuflich die Fernsehredaktion Würzbung des Bayerischen Rundfunks (BR). Bei täglichen Autofahrten über die unbeschrankten Bahnübergänge wurde sein Interesse geweckt. Dort und andernorts produzierte Fernsehbeiträge über Nebenbahnen taten ein Übriges. Für die heutige MSB gilt Dr. Schramm, zweiter Vorsitzender des Fördervereins, als einer der Männer der ersten Stunde. als wahrer Motor des Projekts, das er gemeinsam mit Klaus Hart aus Volkach in Bewegung brachte und bis heute hält.

Roland Kastner, ehemals Werkmeister im Gleisbau bei der DB und heute Ruheständler, kennt die Mainschleifenbahn noch aus seiner aktiven Zeit wie seine eigene Westentasche. Kastner fährt nicht nur regelmäßig den Schienenbus, ihm ist auch die repräsentative Restaurierung des Prosselsheimer Empfangsgebäudes zu verdanken. Und stilecht wohnt Kastner auch: Im ehemaligen Bahnagentenhaus direkt am Bahnhof Prosselsheim. Der ist für die jetzige MSB der Betriebsmittelpunkt, während sich zu einstigen Lokalbahnzeiten die Betriebsleitung im Bahnhof Seligenstadt befand.

Horst Berz, vormals DB-Lokrangierer auf der V 60 rund um Würzburg und mit dem Betriebsdienst daher besonders vertraut, lebt in Volkach. Wenn er nicht gerade im Führerstand des Schienenbusses die Strecke und die Bahnübergänge im Auge behält oder als Zugleiter im Einsatz ist, kümmert er sich um →



Der Zweiwege-Bagger, hier vor Schienenbus-Ersatzteilspender 796710 abgestellt, erleichterte die Oberbauarbeiten beträchtlich.



Fotos (3): Gauß

Freut sich über den MSB-Keks: Der 2. Vorsitzender des Fördervereins, Dr. Wolfgang Schramm.



V 100 passieren in Doppeltraktion 1991 die Schienen-Straßen-Brücke über den Main.

den technischen Zustand des Uerdingers, für den er zusammen mit Thomas Rack die Hauptverantwortung übernommen hat. Bei ausgedehnten Spaziergängen lässt es sich der pensionierte Bundesbahner Berz auch nicht nehmen, an Werktagen die Gleistrasse von Wildwuchs zu befreien.

An den Fahrtagen bilden drei bis vier Vereinsmitglieder eine scheinbar bunt zusammengewürfelte, aber höchst sympathische Schienenbus-Mannschaft. Weit mehr Engagierte fordert aber die Arbeit, zumeist samstags, hinter den Kulissen. Hinter die gewährt Dr. Christian Oßwald, erster Vorsitzender des Fördervereins Mainschleifenbahn und hauptberuflich in einer Würzburger Rechtsanwaltskanzlei tätig, gerne einen Blick.

Spontane Helfer, so Dr. Oßwald, seien willkommen, wenn man sich jeden Samstag um 9 Uhr im Bahnhof Prosselsheim trifft. Dort muss beispielsweise der Triebwagen betankt werden, zumeist von Hand und aus Kanistern, bei einem Kraftstoffverbrauch von rund 80 Litern Diesel auf 100 Kilometern und über 140 Kilometern Tageslaufleistung kein geringer Aufwand. Zudem bedarf der Oldtimer gewisser Streicheleinheiten in Form zeitintensiver Pflege und Wartung.

Ständige Arbeitseinsätze erfordert der Gleiskörper, welcher inklusive Bahnübergangs-Sicherungstechnik stets kontrolliert und von eventuellen Hindernissen und Unkraut befreit werden muss. Und auch die Hochbauten benötigen Pflege und Renovierungen, so etwa das

Klassisches Anlagenthema

Für den Modellanlagenbauer weist der Bahnhof Seligenstadt mit der seinerzeitigen direkten Anbindung der Mainschleifenbahn per Weiche an die Hauptstrecke Würzburg – Schweinfurt – Bamberg einen interessanten Gleisplan auf: Das klassische Thema der zweigleisigen (elektrifizierten) Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn lässt sich auch auf kleinem Raum verwirklichen. Je nach Epoche bietet sich der nebenstehende Plan, Stand 1981, oder die abgemagerte Version, Stand 2002, als Grundlage an. In Seligenstadt fahren übrigens die Regionalbahn-Züge von Schweinfurt nach Würzburg seit einigen Jahren planmäßig im Gleiswechselbetrieb auf dem Gegengleis in den Bahnhof ein. Als der Mittelbahnsteig zwischen den beiden Hauptgleisen den Anforderungen nicht mehr genügte und entfernt wurde, fuhren die Züge zunächst einige Jahre in Gleis 4 ein. Der schmale Bahnsteig an Gleis 4 war aber für Reisende mit Kinderwagen sowie für Rollstuhlfahrer unzumutbar. Außerdem waren bei dieser Lösung drei Betriebsgleise zu überqueren, um zum Empfangsgebäude und zum Ausgang zu gelangen. So entschloss man sich schließlich zum Gleiswechselbetrieb und lässt heute auch die Fahrgäste aus Richtung Schweinfurt am Hausbahnsteig aussteigen. Diese Übergangslösung besteht nun schon mehrere Jahre und es gibt noch immer keine Anzeichen, dass dort demnächst ein behindertengerechter Mittel- oder Außenbahnsteig gebaut wird. Nichts ist dauerhafter als ein Provisorium! ***Werner Klein***



Horst Berz: Erfahren im Betriebsdienst.



Roland Kastner fährt oft den Schienenbus.



Dr. Christian Oßwald führt den Verein.



Als Gleisbauer Profi: Reiner Heidemann.



Thomas Rack: Fachmann für Schaltkreise.



Marcel Gsänger fungiert als Zugbegleiter.

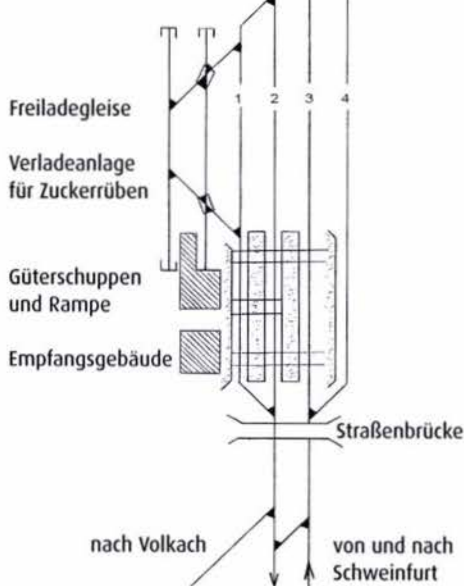


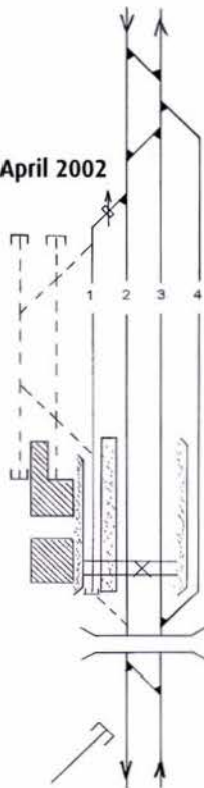
28. Juli 2004: Der VS 996 726, per Tieflader über die Mainbrücke nach Volkach-Astheim überführt, wird aufgegleist.

Fotos (7): Gauß



Der Abzweig Seligenstadt, 11. Oktober 1981: Die MSB-Strecke mündet vor der Seligenstädter Brücke in das Durchgangsgleis der Hauptstrecke Richtung Schweinfurt.





Foto/Zeichnungen: W. Klein

hölzerne Lokalbahn-Agenturgebäude in Prosselsheim, das sich zu einem wahren Kleinod wandelt. Über Langeweile kann jedenfalls niemand klagen.

Dass das Mainschleifen-Team nach dem seinerzeit erfolgreich absolvierten Hindernisparcours durch die bürokratischen Instanzen auch den Betriebsalltag meistert, ist für alle Beteiligten keine Frage. Und bürokratische Hindernisse gab es viele.

So musste vor drei Jahren zunächst die Betriebsgesellschaft Mainschleifenbahn als Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen gegründet werden, damit diese GmbH von der Deutschen Bahn AG, unverändert Eigentümer der Bahnstrecke Seligenstadt – Volkach, die Trasse langfristig pachten konnte. Die Betriebsgesellschaft ihrerseits darf rein rechtlich keine eigenen Verkehrsleistungen erbringen und musste daher die Strecke einem Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) zur Verfügung stellen. Da nun wiederum der Förderverein sehr rührig, aber mitnichten ein EVU ist, fungiert er zwar als Unternehmer, denn ihm gehören die Fahrzeuge und er trägt das finanzielle Risiko, aber Verkehre abwickeln darf er nicht. Als anerkanntes Eisenbahn-Verkehrsunternehmen konnte dafür die in Frankenthal bei Mannheim ansässige Pfalzbahn gewonnen werden, in dessen Fahrzeugbestand 796 702 offiziell eingestellt wurde. Was erklärt, weshalb der Uerdinger zwar mit dem MSB-Keks, aber dem Vermerk „EVU: Pfalzbahn" durch die Mainschleifen-Idylle brummt.

Damit es auf der 95-jährigen MSB auch künftig brummt, wird die Einbindung der reaktivierten Lokalbahn in regionale Aktivitäten großgeschrieben. Außerdem wird an allen Sonn- und Feiertagen vom 1. Mai bis zum 31. Oktober im Stundentakt gefahren. Zeiten und weitere Infos kann man im Internet unter www.mainschleifenbahn.de abrufen.

Michael Robert Gauß/hc



An MEB-Verlag, „Leserbriefe"
Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee
E-Mail: *redaktion@modelleisenbahner.de*

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

● H0-Echtdampf

Betrifft: „Der Ton macht die Musik oder?", Heft 9/2004

Ihre Ausführungen im Standpunkt zum Sound bei Modellbahnlokomotiven treffen meines Erachtens absolut zu. Grund: Wenn ein Dampflok-Modellbahner wirklichkeitsgetreu fahren will, kann er das heute. Zur Verfügung steht in H0 das Set mit der „Mallard" von der Firma Hornby (Vertrieb Brawa). Diese Lok fährt mit Echtdampf; es ist ein Genuss, sie fahren zu sehen und zu hören. Also fahren Sie mit Echtdampf, regeln Sie wie ein Lokführer durch Verstellen des Dampfschiebers vom Anfahren über Streckenfahren bis zum Anhalten, da kommt Freude auf. ***Herbert Wagner, 73527 Schwäbisch Gmünd***

● Ruhestörung

Betrifft: „Der Ton macht die Musik oder?", Heft 9/2004

Den Ausführungen stimme ich voll zu. Es ist einfach viel zu laut, wenn verschiedene Dampfloks ihren nicht stimmenden Auspuffschlag und ihre nicht stimmenden Pfeifgeräusche in den meist engen Modellbahnräumen von sich geben. Wie an anderer Stelle schon einmal erwähnt, sollte es hochwertige Modelle zu kaufen geben, die diese unsinnige Geräuschkulisse nicht haben. Der Fahrspaß wäre sicher genau so schön, aber preiswerter. Ebenso unpassend finde ich auch, wenn eine E-Lok ohne Oberleitung betrieben wird. Dieses gehört nun mal zusammen. ***Hugo Gilmer, 69488 Birkenau***

● Exportartikel

Betrifft: „Im Rückspiegel entdeckt", Heft 8/2004

Auch ich bin einer derjenigen, die seinerzeit der Empfehlung Günther Feuereißens folgten, und habe – das war damals angesichts des dünnen Angebots nicht einfach – eine (zweite) 66 erworben und geopfert. Kreuzkopf und -gleitbahn der BR 89 sä. VT waren nicht erreichbar; ich musste sie im Eigenbau basteln. Das liegt nun zirka 25 Jahre zurück. Aber meine gesuperte 75 fährt immer noch zur Zufriedenheit auf meiner Anlage, sehr gut sogar auf der Steilstrecke! In der Erinnerung, wie das Gehäuse der Gützold-75 auf dem umgebauten Fahrwerk der Piko-66 platziert werden sollte, bricht mir immer noch der Schweiß aus! Waren das Zeiten... Rein finanziell war die Aktion zu verkraften, die 66 kostete damals 54 Mark. Das Problem war, sie zu bekommen: Die 66 galt als Exportartikel.
Eginhart Schmiechen, 14557 Wilhelmshorst

● Toleranzschwelle

Betrifft: „Der Ton macht die Musik oder?", Heft 9/2004

Ja, auch ich finde es widersinnig, auf einer Modellbahn E-Loks ohne Fahrdraht einzusetzen, und habe daher weder Kosten noch Mühen gescheut, dies auch umzusetzen... bis zu dem Zeitpunkt, ab dem ich digitalisierte. Jetzt fahren meine E-Loks nur noch mit zu drei Vierteln ausgefahrenen Pantografen. Nun bin ich der Ansicht, dass, weil ja technisch nicht mehr nötig, ich die zierlichen Stromabnehmer schonen kann. Dies ist mir wichtiger, als das tatsächliche Schleifen der Pantografen zu hören. Und nun zum Hören: Mangels Angebot habe ich den Sounddecoder einer Baureihe 44 in meine 45 eingebaut und finde das okay, aber der Sounddecoder einer 01 in meiner BR 10 passte mir nicht, weil ESU das Kohleschaufeln in die Zufallsgeräusche gemischt hat. Fazit: Ich denke, jeder hat durchaus ein anderes Gefühl für die „richtige" Umsetzung seiner Vorstellung in eine Modellbahn



Foto: Vehreschild

Zum E-Lok-Einsatz gehört der Fahrdraht auch im Modell.

und jeder hat eine individuelle Toleranzschwelle. Aber grundsätzliche Zusammenhänge sollten beachtet werden – und dazu gehört für mich, dass eine Kondenslok keine Auspuffschläge hat. ***H.-P. Vehreschild, E-Mail***

● Einfach Spaß

Betrifft: „Der Ton macht die Musik oder?", Heft 9/2004

Seit acht Jahren bin ich Leser Ihrer Zeitschrift und „spiele" seit dieser Zeit mit meiner Eisenbahn. Ich zähle keine Nieten, kenne keine Achsfolgen, kann mit dem Rätsel nichts anfangen. Ich sammle nur Postwagen, besitze zirka 80 Stück aus dem In- und Ausland. Ich setze vor alte Postwagen eine Diesellok und umgekehrt eine alte Dampflok vor die Postwagen der heutigen Zeit. Na und? Ich freue mich über den Fahrbetrieb und habe einfach Spaß. Das originale Vorbild ist mir wurscht. Trotzdem lese ich die Zeitschrift von A bis Z durch. ***Jürgen Glasmeier, E-Mail***

● Widersprüchlich

Betrifft: „Der Ton macht die Musik oder?", Heft 9/2004

Zum Thema, abgebügelt mit E-Loks zu fahren, möchte ich sagen, ich finde es sehr widersprüchlich, dass beim Anlagenbau auf die Ausgestaltung mit größtmöglichem Bezug zur Realität Wert gelegt wird und dann die Loks mit gesenktem Stromabnehmer fahren. Das nimmt die gesamte Illusion. Natürlich ist es bei transportablen Ausstellungsanlagen sehr schwierig, mit Oberleitung zu fahren, aber ich bin der Meinung, dass E-Loks aufgebügelt fahren sollten.
Uwe Reukauf, E-Mail

● Beethovens Neunte

Betrifft: „Der Ton macht die Musik oder?", Heft 9/2004; „Die Kehrwieder-Zauberer", Heft 8/2004

Mein eigener Dilettantismus verwehrt es mir nicht, die Leistungen von Könnern zu bewundern. Die Anlage in der Speicherstadt in Hamburg verführte mich schon zu einem „Grandios"! Mir ist auch klar, dass man Kompromisse eingehen muss. Wer keinen funktionsfähigen Sandstreuer in seiner Modelllok installieren kann oder will, muss sich mit Haftreifen abfinden; wer keinen Kurzschluss riskieren will, muss darauf verzichten, Wasser aus dem Aschkasten seines Dampflokmodells tropfen zu lassen oder in seine Oldtimerwagen eine wirkende Klospülung einzubauen. Aber trotz aller Toleranz, die ich mir gegenüber erwarte und anderen entgegenbringe, und trotz meiner und Ihrer Meinung, dass erlaubt ist, was gefällt, bleibe ich dabei: Aus einem Kondenstender dürfen weder harte Auspuffschläge noch Vogelgezwitscher oder Beethovens Neunte erklingen. Wenn man auf die Geräusche nicht verzichten will, sollte man ein anderes Modell auswählen.
Horst Bickel, 12487 Berlin



http://members.liwest.at/af/meb/

H0e-Module

Andrej Fraissl baut an einer H0e-Anlage, die von Austrias Schmalspurwelt inspiriert wurde.

■ Es gibt gute Gründe, sich für eine Schmalspurmodulwelt zu entscheiden, glaubt Andrej Fraissl. Entscheidend ist der geringe Platzbedarf für realitätsnahen Betrieb. Aber er hatte noch ein paar Prämissen mehr, als er begann, seine Anlage zu planen: Es sollte eine einfache Konstruktion, die jedoch alles andere als primitiv ist, aus günstigen Baustoffen sein und außerdem sollte das Werk erweiterbar sein. Was bisher bei Fraissl entstand, kann man auf seiner Homepage begutachten.

www.ozdoba.net/mob/mob_home_d.htm

Es geht weiter

Christoph Ozdoba hat seine bei Insidern schon lange bekannte und sehr informative RhB-Internetseite erweitert.

■ Christoph Ozdoba hat eine neue Liebe: Die Montreux-Oberland-Bernois-Bahn. Eine Fahrt mit dem MOB-Prestige-Zug „GoldenPass Panoramic" hat es ihm angetan und führte zu dem Entschluss, auf seiner Internet-Plattform auch über die MOB zu berichten. Neben umfangreichen Vorbildinformationen liefert der Autor wie bei seinen RhB-Seiten auch einen Überblick über das H0m-Modellangebot. Da vieles nur in Kleinserie erscheint, ist diese Rubrik besonders hilfreich.

www.120er.de/

Übersicht

Thomas Sengler hat seinen Internetauftritt der E-Lok-Baureihe 120 gewidmet.

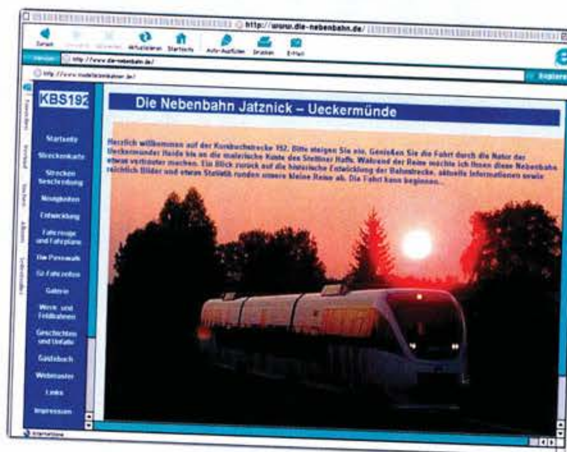
■ Dass die BR 120 technisch vermutlich eine der interessantesten Beschaffungen der Bundesbahn war, kann man ab Seite 14 in diesem Heft nachlesen. Wer jetzt aber noch ein wenig Fahrzeugstatistik wünscht, dem hilft die Homepage von Thomas Sengler. Von jeder gebauten Maschine dieser eleganten und fotogenen Baureihe findet man hier mindestens ein Bild inklusive der verschiedenen Werbeloks. Außerdem bemüht sich der Autor, ein aktuelles Stationierungsverzeichnis zu führen. Lediglich die Modellübersicht ist etwas unvollständig.

www.die-nebenbahn.de

Uckermark-Kleinode

Von Jatznick (Pasewalk – Stralsund) nach Ueckermünde kann man per Bahn Vorpommern bereisen.

■ Ja, es gibt sie noch, die Nebenbahn von Jatznick nach Ueckermünde. Alle zwei Stunden fährt ein Zug der Ostmecklenburgischen Eisenbahn (OME) von Bützow kommend über Neubrandenburg und Pasewalk bis fast ans Stettiner Haff. Manchem DDR-Bürger dürften beim Ort Eggesin, mitten in der Heide, eher ungute Erinnerungen kommen, war dies doch ein bedeutender NVA-Standort. Mit stimmungsvollen Bil-



dern kann man heute die Sonnenseite Vorpommerns genießen. Die Streckenführung, Geschichte und auch niedliche Geschichten drumherum sind ebenfalls Bestandteil dieser Homepage. Manchmal weniger romantisch anzusehen, aber gut dokumentiert sind die Bahnhöfe an der Strecke. Noch aus besseren Zeiten stammt der Servicelink Güterzug-Fahrzeiten. Einziges Manko: Die Homepage könnte eine Aktualisierung vertragen.

Preisvorteil von ca. 15 %

Unsere Abos:

KLEINES Jahres-Abo:

12 Hefte + 1 Sonderheft

nur € 42,20

GROSSES Jahres-Abo:

12 Hefte + 3 Sonderhefte

nur € 57,20

Ihre Vorteile, wenn Sie den MODELLEISENBAHNER jetzt abonnieren:

- Der MODELLEISENBAHNER wird Ihnen jeden Monat druckfrisch per Post zugestellt.
- Sie bezahlen nur € 2,82 pro Heft (*Heft 13* € 7,48 statt € 9,80) im kleinen Abo gegenüber € 3,30 Einzelverkauf.



Heft 13 kommt immer mit der Januar-Ausgabe!

- Das Lexikon „Erfinder und Erfindungen" oder das Video/die DVD „Anlagen-Meisterwerke" erhalten Sie als Dankeschön.
- Sie bekommen zusätzlich jedes Jahr ein Spezial-Heft. Dieses erhalten Sie immer mit dem Januar-Heft.







- Zusätzlich zum kleinen Abo erhalten Sie zwei weitere Sonderhefte Modellbahn-**SCHULE** und sparen nochmals € 2,94.
- Die Sonderhefte bekommen Sie in umweltverträglicher Verpackung in Ihren Briefkasten.
- Auf Wunsch können Sie bei Bankabbuchung Ihr Abo in vierteljährlichen Raten in Höhe von nur € 14,30 bezahlen.

WÄHLEN SIE EIN ABO-GESCHENK!

entweder...

VIDEO/DVD

„Anlagen-Meisterwerke"

Sie sind eine Augenweide für alle Altersklassen: Fein detaillierte Modellbahnanlagen, die mit realistischem Fahrbetrieb die große Eisenbahn in allen Epochen kunstvoll nachbilden. Das Video/die DVD entführt Sie in die heile Welt von 15 meisterhaft gestalteten Anlagen.

oder... **LEXIKON**

„Erfinder und Erfindungen"

Das berühmte Lexikon „Erfinder und Erfindungen" – ein 380 Seiten starker Nachdruck des längst vergriffenen Standardwerks. Von A wie „Abdampfstrahlpumpe" bis Z wie „Zweisystemlokomotive".

Widerrufsrecht: Sie können die Vereinbarung innerhalb einer Woche beim MEB-Verlag GmbH, Abonnenten-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried, schriftlich widerrufen. Die Frist endet 1 Woche nach Eingang dieser Karte. Das Begrüßungsgeschenk dürfen Sie in jedem Fall behalten.

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an: MEB-Verlag GmbH, Abonnenten-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried

Unsere Abos

Kleines Jahres-Abo: 12 Hefte + 1 Sonderheft nur € 42,20

Großes Jahres-Abo: 12 Hefte + 3 Sonderhefte nur € 57,20

10/04

Ja, ich bestelle den MODELLEISENBAHNER ab der
☐ aktuellen Ausgabe
☐ ab Heft ..../2004

für zunächst ein Jahr zum Jahrespreis von z. Zt. € 42,20 bzw. € 57,20. Die Preise für Schweiz, EU und übriges Ausland stehen im Impressum des aktuellen Hefts. Alle Versandkosten übernimmt der Verlag.

Als Begrüßungsgeschenk schicken Sie mir bitte
☐ das Lexikon „Erfinder und Erfindungen"
☐ das Video „Anlagen-Meisterwerke"
☐ die DVD „Anlagen-Meisterwerke"

Ich erkläre, dass ich den MODELLEISENBAHNER im letzten halben Jahr nicht abonniert hatte.

Bitte liefern Sie mir ein
☐ Kleines Abo
☐ Großes Abo

☐ Das Abonnement ist zum Verschenken. Deshalb gebe ich meine und die Geschenkadresse an.

Geburtsdatum

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr. Telefon

LKZ, PLZ, Ort

Ich verschenke ein MODELLEISENBAHNER-Abonnement an folgende Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

LKZ, PLZ, Ort

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

☐ **Bequeme Abbuchung vom Konto ohne weitere Formalitäten.** Diese Genehmigung erlischt automatisch mit der Beendigung des Abonnements.

☐ jährlich ☐ 1/4-jährlich (nur bei Abbuchung des Großen Abos)

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) **Bankleitzahl**

Bankinstitut

☐ **Durch Überweisung nach Erhalt der Jahresrechnung. Bitte keine Vorauszahlung! Unbedingt Rechnung abwarten!**

Abo-Nr. (Wird vom Verlag ausgefüllt!):

Datum, 1. Unterschrift des Abonnenten (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

Widerrufsrecht: Diesen Auftrag kann ich innerhalb 1 Woche nach Eingang dieser Karte beim MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag GmbH, Abonnenten-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried, schriftlich widerrufen. Rechtzeitiges Absenden genügt. Ich bestätige dies mit meiner 2. Unterschrift. Das Abonnement verlängert sich nur dann um ein Jahr, wenn es nicht 6 Wochen vor Ablauf gekündigt wird.

Datum, 2. Unterschrift des Abonnenten (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

Nebenbahn-Pionier

Dirk Endisch: Die Verkehrsbetriebe Bachstein. Verlag Endisch, Leonberg-Höfingen 2004. ISBN 3-936893-10-1, 192 Seiten, 118 Sw-, 6 Farbabb.; Preis: 27,00 Euro.



■ Neben dem Lenz-Imperium gilt Bachsteins „Centralverwaltung für Secundairbahnen" als das bedeutendste deutsche Privatunternehmen bei der Entwicklung des Nebenbahnwesens. Um so erfreulicher, dass nun erstmals eine umfassende, wenn auch nicht lückenlose Darstellung der Firmengeschichte zur Verfügung steht. Der Anlass, das 125-jährige Bestehen der Verkehrsbetriebe Bachstein, ist gut gewählt, öffnete er doch dem Autor das trotz kriegsbedingter Verluste noch immer höchst beachtliche Firmenarchiv sowie die Privatarchive der Bachstein-Nachkommen. Dank dieser Zugriffsmöglichkeiten gelang Dirk Endisch das Schließen mancher Informationslücke, von der Korrektur liebgewordener Privatbahn-Literaturlegenden ganz zu schweigen. Eisenbahn-Fans mag wohl stören, daß der Kraftverkehr nicht zu kurz kommt, doch gehört auch dieser zur Unternehmensgeschichte, sicherte zudem das Überleben der einstigen Eisenbahnbau-, -Betriebsführungs- und -Eigentümer-Gesellschaft mit etlichen Tochterfirmen im In- und Ausland. *hc*

● ***Fazit: Mustergültige Darstellung von bleibendem Wert***

Dem Flügelrad verpflichtet

Anni und Klaus Richter: Der Dampflokgroßvater und seine „Jungs". Bildverlag Thomas Böttger, Witzschdorf 2004. ISBN 3-937496-04-1, 112 S., 58 Abb.; Preis: 15,80 Euro.

■ Wer sich noch an den Großvater samt Dampfross aus dem Transpress-Verlag erinnert, der wird sich auch für das jüngste Werk des Autoren-Duos erwärmen. Mit Augenzwinkern erzählen Anni und Klaus Richter Eisenbahnergeschichten, die gleichzeitig auch ein Stück Familiengeschichte spiegeln: Zum großväterlichen Dampflokführer Richard Richter und seinen spannenden Anekdoten gesellen sich Begebenheiten seines ebenfalls dampferprobten Sohnes Herbert und seines Enkels Klaus, der dem Flügelrad als Fahrdienstleiter die Treue hielt. Und dass auch in der dritten Generation aus der Praxis geborene Erfahrungen gepaart mit einer liebenswerten Schlitzohrigkeit zumeist über graue Theorie triumphierten, erfährt die geneigte Leserschaft spätestens bei Klausens Anhängelastberechnungen. Wenig bekannte historische Postkarten und Aufnahmen namhafter Fotografen begleiten die kurzweiligen Zeitreisen, die über mehrere Reichsbahnepochen bis zurück ins Königreich Sachsen führen. *hc*



● ***Fazit: Lesebuch mit Vorlesequalitäten***



AUSSERDEM ERSCHIENEN

Bankierzüge und Betriebsruhe

Berliner S-Bahn-Museum (Hrsg.): Die elektrische Wannseebahn. GVE, Berlin 2004. ISBN 3-89218-085-7, 120 Seiten, 150 Sw-Abb.; Preis: Euro 9,80.

Die Berliner Bahnstrecke wird hier facettenreich vorgestellt. Im Mittelpunkt stehen der ab 1932 durchgeführte elektrische Betrieb und das Auf und Ab nach 1945 mit den Schlaglichtern 1961 und 1980. Viele Fotos, Faksimiles und Zeichnungen runden den gut lesbaren Text ab.

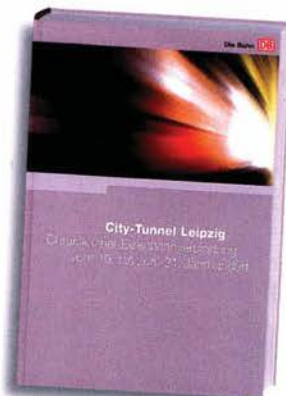
Handliches Reisegepäck

Bernd Seiler (Hrsgb.): Europa-Reiseführer 2004/2005 für Eisenbahnfreunde. Lok-Report-Verlag, Berlin 2004. ISBN 3-935909-14-4, 388 Seiten, 77 Sw-Fotos, 15 Karten; Preis: Euro 16,00.

Trotz erweiterten Umfangs passt auch die aktuelle Ausgabe in jede Hand- und fast jede Hosen- oder Jackentasche. Die Aufnahme weiterer Übersichtskarten erleichtert Bahnreisenden die Orientierung.

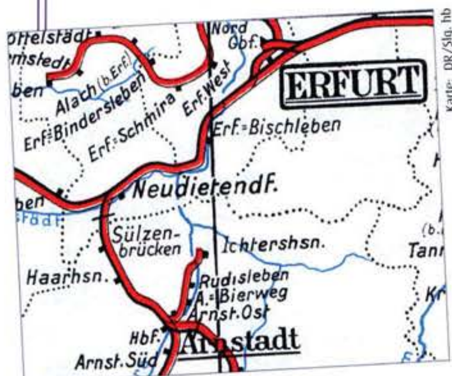
Ab in die Röhre

Deutsche Bahn AG (Hrsg.): City-Tunnel Leipzig. Strom & Strom Verlag, Leipzig 2004. ISBN 3-9807618-4-3, 100 Seiten, 76 Abb.; Preis: 14,95 Euro.



■ Die Planungen für den City-Tunnel in Leipzig waren von Anfang an umstritten. Während sich Land, DB AG und Stadt ein modernes S-Bahn-System versprachen, sahen Kritiker ein aufgeblähtes und undurchdachtes Projekt für eine Stadt mit nicht mal mehr einer halben Million Einwohner. Nun sind die Bauarbeiten im Gange. Obwohl das Buch Werbung für den Tunnel macht – klar bei dem Herausgeber –, unterscheidet es sich von mancher Wunschdenk-Hochglanzbroschüre. Insbesondere verdienen die Recherchen der historischen Tunnelpläne von 1911, 1953 und aus dem Leipziger Generalverkehrsplan von 1968 Lob, die sachlich und unideologisch dargeboten werden und manch unbekanntes Detail zu Tage fördern. Etwas gewagt ist indes die These, dass ein Tunnel irgendwann zwangsläufig kommen musste. Die Beschreibung des aktuellen Projektes darf denn auch mit gesunder Skepsis gelesen werden. *hb*

● ***Fazit: Erstaunlich informativ, trotzdem Projektwerbung***



18 Jahre nach der Bahnanbindung Arnstadts entstand die nur 5,1 Kilometer lange Sekundärbahn nach Ichtershausen.



Zuglok 896162, 1953 auf der Straße in Ichtershausen, wurde 1914 von Henschel gebaut.

Gruß aus Ichtershausen

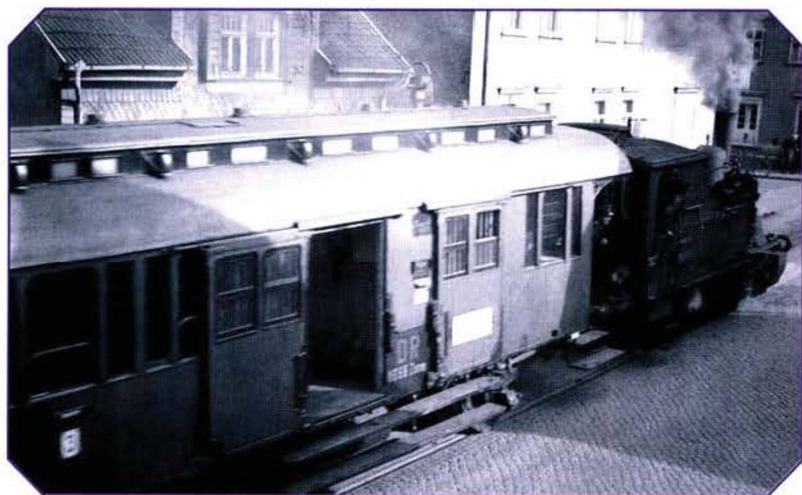
Wenn eine Bahn mitten durch den Ort verläuft, freut das nicht jeden. Die Führung in einer Hauptstraße wurde schließlich einer Thüringer Sekundärbahn zum Verhängnis.

Wenn man auf eine Karte schaut, findet man Ichtershausen auf der gedachten Verlängerung Arnstadt – Erfurt, aber eine durchgehende Strecke hat es nie gegeben. Vielmehr wurde die preußische Hauptbahn von Neudietendorf aus über den Thüringer Wald nach Ritschenhausen gebaut. Ungünstige Topographie und jährliche Hochwasser der Gera ließen den Umweg sinnvoller erscheinen.

In Ichtershausen passte das der Wirtschaft ganz und gar nicht; immerhin entstand hier 1862 mit der Firma Wolff&Knippenberg ein später deutschlandweit renommiertes Nadelwerk, das schon 1877 knapp 800 Arbeiter beschäftigte. Gegründet wurde die Firma übrigens mit zwei Angestellten.

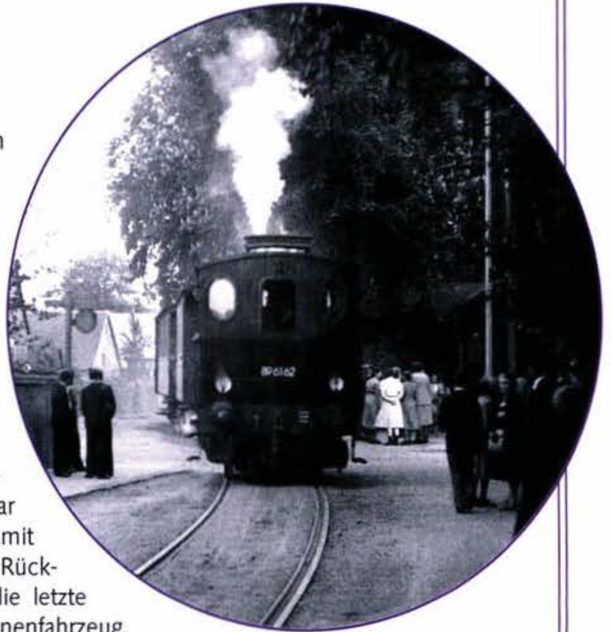
Es war der Nadelwerk-Mitgründer Wilhelm Wolff selbst, der sich an die Spitze derer setzte, die Ichtershausen endlich an die Eisenbahn anbinden wollten. Arnstadt konnte diesen Vorzug seit 1867 genießen. Ein erster Versuch für eine meterspurige „Tramway-Bahn" aber scheiterte. Erst das Engagement eines Geldgebers, der schon mehrere Bahnstrecken in Süddeutschland und Thüringen gebaut hatte und betrieb, brachte den Erfolg: Der Unternehmer Herrmann Bachstein einigte sich mit dem Eisenbahnkomitee über Bau und Betriebsführung, und nach der Genehmigung der beiden Fürstentümer Schwarzburg-Sondershausen und Sachsen-Coburg-Gotha konnte im September 1885 endlich mit dem Bau der länderübergreifenden „Secundairbahn" von Arnstadt nach Ichtershausen begonnen werden.

Die sehr kostensparend errichtete Strecke von 5,1 Kilometern Länge wurde schon im Dezember desselben Jahres eröffnet. Sie gehörte zu Bachsteins „Süddeutscher Eisenbahngesellschaft" (SEG). Um Geld für den Grunderwerb und eine längere Streckenführung zu sparen, wurde sie in Ichtershausen mitten in der Hauptstraße angelegt. In Ichtershausen entstand auch das erste und eine Zeit lang einzige Bahnhofsgebäude.



Ein SEG-BCPwPosti von 1910 trägt um 1950 noch die Anschrift „USSR-Zone".

Von Anfang an ein Ärgernis: Die innerorts gebaute Straßen-Bahn



Abschied von der „Bimmel" war am 17. Mai 1953, als letztmals ein Personenzug durch den Ort fuhr, der viele Menschen lockte.

Von Anfang an war die durch die Straße geführte Bahnstrecke ein Ärgernis. Das Lokomotivläuten nahm der Volksmund eher gelassen und sprach von „der Bimmel", wenn der Arnstädter Zug langsam durch den Ort rumpelte. Aber durch die Erschütterungen der Züge wurden immer wieder Häuser beschädigt, bei Unfällen kamen Tiere zu Schaden, auch Menschenleben waren zu beklagen. Für die ständig geforderte Verlegung der Strecke vermochten weder SEG noch die Industriebetriebe Geld aufzubringen. Recht früh richtete die SEG zudem eine eigene Kraftomnibuslinie ein, die einen dichten Fahrplan zwischen Ichtershausen und Arnstadt anbot.

Den Zweiten Weltkrieg hat die Arnstadt-Ichtershausener Eisenbahn nahezu unbeschadet überstanden. Nach der Enteignung 1946 und der Übertragung an das Land Thüringen 1948 übernahm schließlich die Deutsche Reichsbahn am 1. April 1949 den Betrieb.

Während im Arnstädter Bahnhof der Kleinbahn Umbauten vorgenommen wurden, harrte das Problem Ortsdurchfahrt in Ichtershausen noch immer einer Lösung. Dort waren die Gleise besonders heruntergekommen.

Ichtershausen hatte am Ortsausgang Richtung Arnstadt auch einen Haltepunkt. Dieser wurde zur Endstelle umgebaut, und am 17. Mai 1953 fuhr der letzte Zug vom alten Bahnhof durch den Ort. Nur einzelne Lokomotiven fuhren fallweise noch zur Restauration durch den Ort, doch ab August 1954 war auch damit Schluss. Der Rückbauzug war die letzte Garnitur Schienenfahrzeug, anschließend wurde die Hauptstraße neu gepflastert.

Der Reiseverkehr auf der übrig gebliebenen Strecke hielt sich noch bis 1967. Dagegen blieb der Güterverkehr bis weit nach der Wende recht beachtlich, wozu nicht weniger als 24 Anschlüsse in den besten Zeiten beitrugen. Heute wird immerhin noch der Anschluss für ein Arnstädter Werk bedient, das Teile für Zugbremsen herstellt. *Henning Bösherz*

Ichtershausen anno 1953: Die Zugfahrten sind bald passé, die Menschen gehen nach Hause; der Schornstein kündet indes vom Volkseigentum.

„Galloping Goose" hieß eine urige Schienenbustype, die in den 30er-Jahren einer der schönsten Bahnen in den Rocky Mountains das Leben verlängerte.

Flottes Federvieh



Wenn die Zeiten schlecht sind, entstehen die urigsten Ideen und Projekte. Anfang der 30er-Jahre, mitten in der großen Wirtschaftsdepression, kriselte es auch bei der Rio Grande Southern Railroad RGS. Diese rund 280 km lange Bahn erschloß eine der wildesten Bergregionen im Südwesten Colorados.

Rund 40 Jahre lang hatte die in 914-mm-Spurweite gebaute Schmalspurbahn mit Dampfrössern einen gottverlassenen Landstrich bedient. Hauptkunden waren zahlreiche an der Strecke liegende Minen, einige Sägewerke und diverse Rinderzüchter. Straßen gab es kaum und so war die Bahn fast die einzige Verbindung zur Außenwelt.

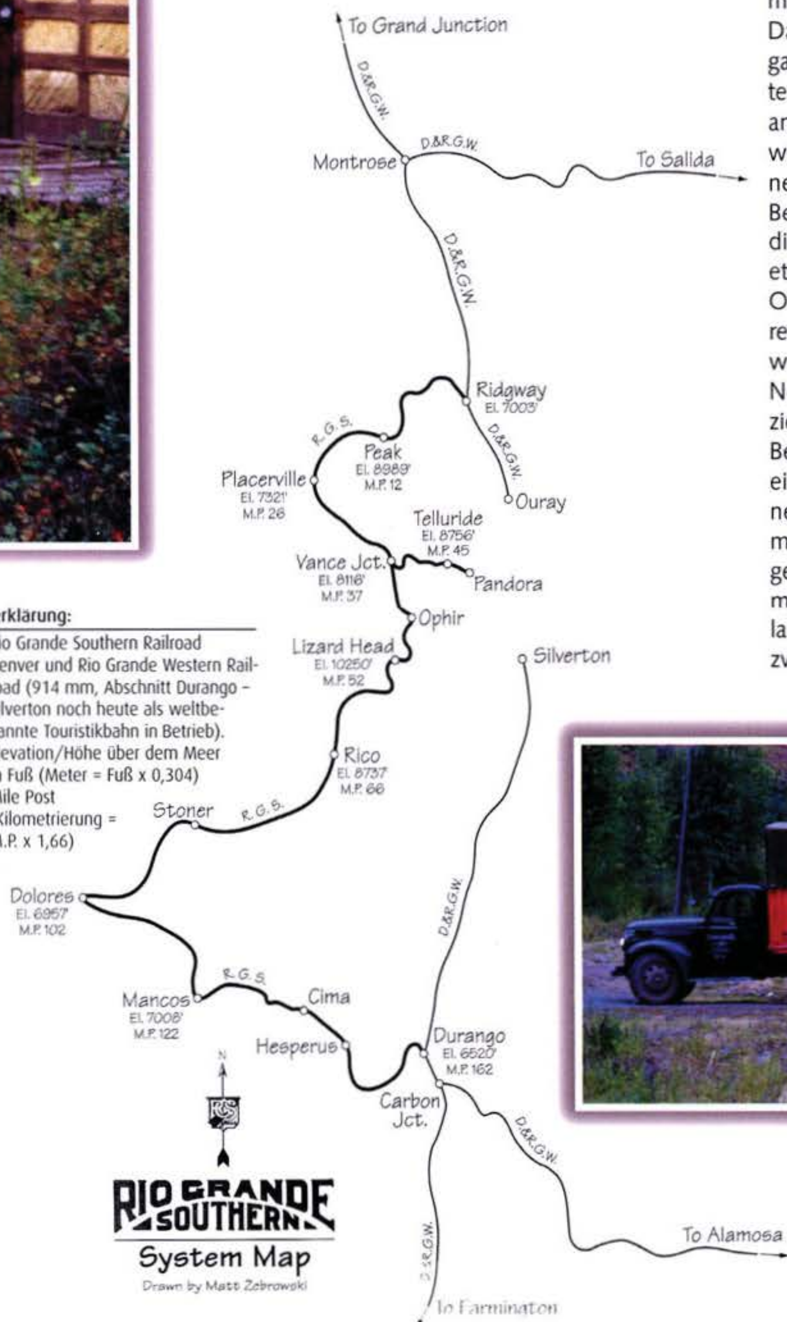
Auch die US-Postverwaltung nutzte die RGS für den Transport von Briefen





Drei der für den Touristikverkehr umgebauten Gänse stehen während eines Fotohalts auf der Butterfly-Brücke in der Nähe von Ophir (1951).

Goose 5 in Placerville im Jahre 1947. Die alte Dame erwartet eine der schönsten Eisenbahnfahrten jener Zeit.



Zeichenerklärung:

R.G.S.: Rio Grande Southern Railroad

DRGW: Denver und Rio Grande Western Railroad (914 mm, Abschnitt Durango – Silverton noch heute als weltbekannte Touristikbahn in Betrieb).

El.: Elevation/Höhe über dem Meer in Fuß (Meter = Fuß x 0,304)

M.P.: Mile Post (Kilometrierung = M.P. x 1,66)

und Paketen. Der sogenannte Mailcontract brachte der ständig klammen Bahn viele Dollars in die Kasse.

Mit Beginn der Weltwirtschaftskrise sank das übrige Verkehrsaufkommen derart dramatisch, dass einige Dampfzüge nur wegen der vertraglich garantierten Postversorgung verkehrten. Im Jahre 1929 stand die RGS dann am finanziellen Abgrund – übrigens wie viele andere US-Schmalspurbahnen auch. Während die meisten ihren Betrieb einstellen mussten, ließen sich die Männer der Rio Grande Southern etwas einfallen. Maschinenchef Jack Odenbaugh, dessen deutsche Vorfahren als Odenbachs in die USA eingewandert waren, setzte auf Triebwagen. Neue Fahrzeuge waren nicht finanzierbar und so gingen die Männer im Betriebswerk Ridgeway daran, selbst einen Schienenbus zu bauen. Aus einer gebrauchten Buick-Master-Six-Limousine schufen sie innerhalb weniger Monate den Motorwagen Nummer 1. Kosten: Sagenhafte 828,55 Dollar. Der Wagen hatte 28 PS, konnte zwei (!) Passagiere mitnehmen und →



Unkonventionelle Stückgutverladung an der Haltestelle Bilk, wenige Meilen vor dem Abzweigbahnhof Vance Junction.



Goose Nummer 3 hält im Sommer 1947 im Bahnhof Rico, um Stückgut und Post aus- und einzuladen. Rechts ist der massiv gebaute Lokschuppen zu sehen.

hatte einen Holzaufbau für Stückgut und die Post. Mit sagenhaften 50 km/h durfte das urige Gefährt über die Gleise rumpeln. Erste Fahrten verliefen so erfolgreich, daß weitere „Motors" in Angriff genommen wurden. Bis Januar 1934 kamen fünf weitere Schienenbusse auf die RGS-Gleise.

Die „Motors", die im Vergleich zu den Dampfzügen richtige Renner waren, erhielten bald den Spitznamen „Galloping Goose" (galoppierende Gans).

Gans Nummer 2 war bereits erheblich größer ausgefallen als Goose Nummer 1. Man hatte einfach eine viertürige Buick-Limousine verwendet und den Aufbau vergrößert. Die Motorleistung blieb aber bei 28 PS. Für die Gänse 3, 4 und 5 kaufte die RGS Pierce-Arrow-Limousinen aus den Jahren 1926 und 1928, deren Motoren immerhin schon 39 PS auf die Gleise brachten. Gans Nummer 6 basierte dann wieder auf einem Buick.

Zwar mußte mußte die erste Goose bereits im Jahre 1933 wieder aus dem Betrieb genommen werden. Die übrigen Gänse brachten aber den gewünschten Effekt und die RGS wieder in die schwarzen Zahlen, so dass 1936 noch eine siebte Gans in Betrieb genommen werden konnte.

Obwohl die RGS eine richtige Gebirgsbahn war, die den rund 3500 m hohen Lizard Head-Pass überquerte, verzeichnet die Chronik keinen einzigen schweren Gänse-Unfall. Und das in Anbetracht der Tatsache, dass die

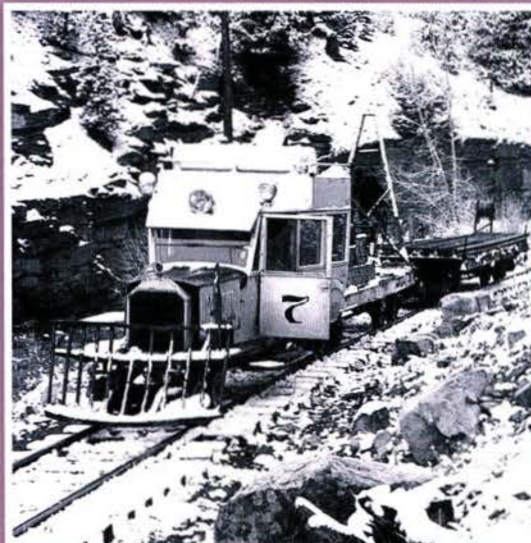
Mit sagenhaften 50 Kilometern pro Stunde durfte das urige Gefährt über die Gleise rumpeln



Goose 5 in Dolores vor rund 60 Jahren. Heute steht die Gans an ähnlicher Stelle, allerdings vor dem nachgebauten Bahnhof.



Gans 3 hat den Lizard-Head-Pass erreicht. Das dortige Gleisdreieck war durch eine Holzverbauung vor den Schneemassen geschützt.

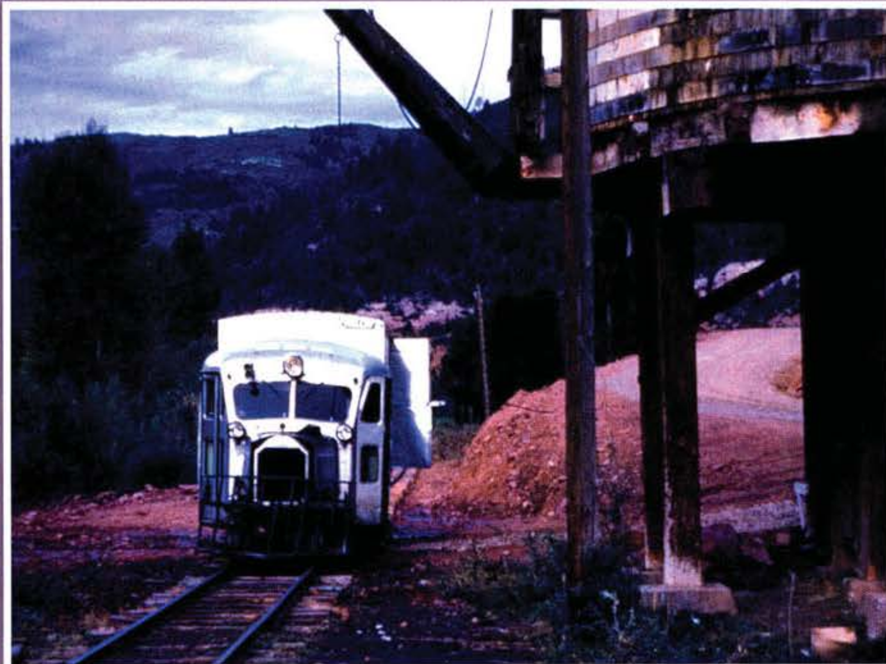


Gans 7 musste wie ihre Schwestern beim Abbau der Strecke helfen. Dabei verlor sie zeitweise ihren Kastenaufbau.

Gänse in den ersten Betriebsjahren ohne Druckluftbremse verkehrten. Wahrscheinlich setzte die Bahnverwaltung nur Chauffeure mit ungewöhnlichen Kräften in den Beinen ein. Denn Bremskraftverstärker waren zu dieser Zeit noch ein Fremdwort.

Obwohl nach dem Ende der großen Wirtschaftskrise auch in diesem entlegenen Teil Colorados zahlreiche Straßen neu oder ausgebaut worden waren, überlebte die Rio Grande Southern ohne große Blessuren bis Mitte der 40er-Jahre. Nicht ganz unschuldig daran war allerdings ein Zuschuss aus dem Pentagon in Washington, denn die RGS transportierte kriegswichtige Rohstoffe aus den Minen. Auch die Gänse 3, 4 und 5 profitierten von diesem Geldsegen. Sie erhielten 1946 noch moderne Wayne-Busaufbauten.

Bald stellte sich aber heraus, dass die Zukunft der Southern eher düster aussah. Der Güterverkehr ging stetig zurück, die Unterhaltungskosten für die vernachlässigten Gleisanlagen stiegen immer mehr an. Dazu kam, dass die RGS ständig dem rauen Kli- →



gebracht hatte. Der Güterverkehr war aber inzwischen soweit zurückgegangen, dass ein Weiterbetrieb der 280 km langen Gebirgsbahn nicht mehr finanzierbar war. Am 30. September 1951 fuhr die letzte galoppierende Gans Touristen durch die atemberaubende Gebirgswelt der Rocky Mountains, der letzte Dampfzug verkehrte am 27. Dezember 1951 von Durango nach Mancos und zurück. Im darauffolgenden Jahr wurden die Anlagen für 409000 Dollar an einen Schrotthändler verkauft, im Sommer 1953 war die RGS dann Geschichte.

Die Gänse wurden allerdings nicht geschlachtet. Nachdem sie beim Ab-

Gans 5 legt einen Zwischenstopp beim Deep Creek Tank in der Nähe von Vance Jct. ein. Wasserfassen muss die benzingetriebene Goose allerdings nicht.



Die vierachsige Goose 2 in Durango im Jahre 1942. Der Kastenaufbau ist fest mit dem Motorwagen verbunden.

ma der Rocky Mountains ausgesetzt war. Erdrutsche oder Dammunterspülungen waren an der Tagesordnung.

Im Februar 1949 wurde die RGS dann von einem schweren Schicksalsschlag heimgesucht: Die einzige Schneeschleuder explodierte infolge von Wassermangel im Bahnhof Vance Junction. Das hatte zur Folge, dass die verwehte Strecke nicht mehr geräumt werden konnte und der durchgehende Verkehr bis zum Frühling ruhte. Die Post wurde in dieser Zeit auf der Straße gefahren. Bis zum darauffolgenden Winter gelang es der RGS dann nicht, die 2250 Dollar für die Reparatur der Schneeschleuder aufzubringen. Die Folge: Die Postbeförderung wanderte endgültig auf die Straße ab. Um diesen Einnahmeausfall zu kompensieren, baute die RGS den Kastenaufbau von vier Gänsen für die Personenbeförderung um. Nach dem Zweiten Weltkrieg entdeckten immer mehr Amerikaner die Rocky Mountains als attraktive Touristenregion. Und die RGS hatte als die schönste der verbliebenen Schmalspurbahnen der Rockies das Potential, zahlreiche Ausflügler anzuziehen. Das Konzept ging zunächst auf. Im ersten Sommer nutzten über 1000 Fahrgäste das neue RGS-Angebot, ein Jahr darauf hatte sich die Zahl bereits verdoppelt, die Einnahmen näherten sich dem Level, den der Postvertrag

bau der Strecke geholfen hatten, fanden alle einen neuen Besitzer. Kein Wunder, denn der Konkursverwalter verkaufte das silberne Federvieh zum Discountpreis von 250 Dollar pro Stück. Drei Gänse (2, 6 und 7) können heute – teilweise fahrfähig – im Colorado-Railroad-Museum in Golden bei Denver bewundert werden (www.crrm.org). Die betriebsfähige Gans Nummer 5 steht am nachgebauten Bahnhof Dolores und läuft ab und zu auf der nahegelegenen Durango & Silverton Railroad. Nummer 4 ist Denkmal an der erhalten gebliebenen Station Telluride, Gans 3 fährt im Vergnügungspark Knotts Berry Farm im californischen Buena Park (www.knotts.com) und auch die Nummer 1 kann man wieder bewundern: Als originalgetreue Replika im kleinen, aber feinen Eisenbahnmuseum in Ridgeway. Wer nicht so weit fahren will, kann das flatternde Federvieh auch in den heimischen Garten holen: Als gelungene Modelle der Firma Aristocraft (siehe auch die Probefahrt in diesem Heft). *Manfred Schulz*

Goose 7, das Vorbild des im Kapitel Probefahrt vorgestellten Modells, wartet an einem Junimorgen des Jahres 1947 in Dolores auf den nächsten Einsatz.



Fotos: Slg. Schulz, Slg Ehernberger (3)


Foto: Alkofer

Die Teile eines Turbogetriebes verlangen ein Höchstmaß an Präzision bei der Produktion, soll ein solches Getriebe doch jahrelang nahezu wartungsfrei laufen. Das Bearbeiten der Gussrohteile beansprucht ein erhebliches Zeitkontingent.

Während man bei Voith in den 1960er-Jahren in der Boom-Zeit der hydrodynamischen Antriebe noch Aufträge ablehnen musste, kam es ab Mitte der 1970er-Jahre zu einer Rezession in der Schienensparte des Heidenheimer Familienunternehmens.

Der größte Kunde, die DB, die bis dahin 50 Prozent des Umsatzes von Voith machte, war befriedigt. Die Streckenelektrifizierung ging stetig voran, und der Verkehrsträger Schiene verlor an Bedeutung. Seit die letzte 218 im Jahr 1978 übergeben wurde, wurden im westlichen Teil der Republik keine neuen Dieselloks mehr im größeren Stil beschafft. Nachdem zwischen 1972 und 1973 der größte Umsatz erzielt wurde, brach er nur sechs Jahre später auf seinen bisherigen Tiefststand ein. Die Lebensdauer von Lokomotiven beträgt mehrere Jahrzehnte und die Bundesbahn verfügte nun über viele junge Fahrzeuge.

Erschwerend kamen die Erfolge der BBC, Mannheim, im Bereich moderner Drehstromantriebstechnik hinzu. Die Lokomotiven DE 2500, die gemeinsam mit Henschel entwickelt wurden, wiesen neue Perspektiven für das DE-(dieselelektrische)Antriebskonzept (siehe Titelgeschichte Seite 14) als Alternative zum dieselhydraulischen. Die neue Technologie wurde schon bald von Lokschmieden wie MaK in Kiel und Krauss-Maffei in München aufgegriffen und in modernen Industrielokomotiven eingesetzt.

Der starke Exportanteil im Getriebegeschäft konnte die Einbrüche nicht auffangen, zumal Voith auf dem Weltmarkt in Konkurrenz zu amerikanischen Großkonzernen wie General Motors und General Electric stand, die ausgereifte DE-Produkte anbieten konnten, deren Technik nicht der letzte Schrei war, die aber seit Jahrzehnten die Alltagstauglichkeit bewies.

Seit den frühen 1950er-Jahren wurden Voith-Turbogetriebe auf alle Kontinente exportiert. Den Anfang machten Lokomotiven des französischen Herstellers Coferma, die 1952 für den Einsatz in Französisch-Äquatorialguinea und Französisch-Westafrika gebaut wurden. Sie erhielten das

Teil 3

DIE ANTREIBER

Die Vielfalt an dieselgetriebenen Fahrzeugen, die in den vergangenen Jahren mit Voith-Getrieben ausgerüstet wurden, ist kaum überschaubar.

Foto: Sammlung Petrovitsch



Die meterspurige Variante der ML 4000 CC für Brasilien war ein Erfolg.

Foto: Schmidt

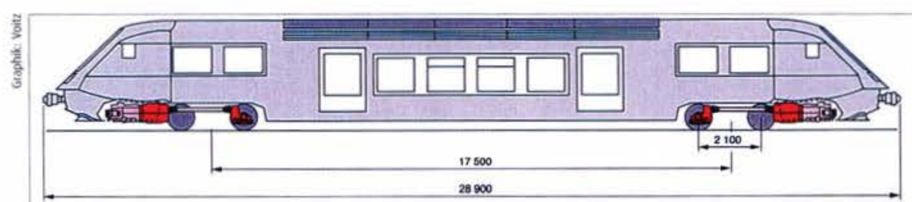


Der neue Fahrleitungs-Tw, BR 711, ist ausgerüstet mit zwei Voith-T 311 bre.



Auch die DR nutzte bei einigen Loks Heidenheimer Technik. Die Getriebe wurden bei der österreichischen Voith-Dependance in St. Pölten gekauft.

Voith-L36re-Getriebe, das verwandt war mit dem Getriebe, das MaK in seine V80006 bis 010 einbaute. Es folgten bald Lokomotiven für Brasilien, die die Maschinenfabrik Esslingen entwickelte, und erste Fahrzeuge für Indien, einen bedeutenden Markt für die Heidenheimer. In Indien schätzte man die Robustheit der dieselhydraulischen Loks und baute später auch verschiedene Getriebetypen in Lizenz. Auch in Europa fuhren bald die ersten Dieselloks mit verschiedensten Voith-Typen. Spektakulär war die Verwendung des L821r in den 3530 kW (4800 PS) starken BB 69000 der SNCF. Das Getriebe wurde bei der Lok direkt im Drehgestell quer zur Fahrtrichtung eingebaut und trieb über Stirnräder direkt die Radsatz-Hohlwellen an. Von dieser Type wurden jedoch nur zwei Maschinen gebaut. In Frankreich bevorzugte man künftig den DE-Antrieb. Ebenso wie in Großbritannien, wo es nur in den 1960er-Jahren bei den Bahnen der Western Region zu einer dieselhydraulischen Episode kam. Von der D800 (Warship-Class), die von der DB-V200 inspiriert war und der sechsachsigen D1000 wurden insgesamt 144 Lokomotiven gebaut.





Ausgerüstet mit Voith T211rze (dunkelrot) vor dem Drehgestell: VT 641 der DB AG.

Auch der amerikanische, bis heute dieselelektrisch dominierte Markt blieb den Heidenheimern weitgehend verwehrt. Zwar bestellten die Denver & Rio Grande Western und die Southern Pacific bei Krauss-Maffei Anfang der 1960er-Jahre Loks (ML 4000 CC) mit dem hydrodynamischen Getriebe L830 rU, aber nach nur wenigen Jahren stellten beide Bahngesellschaften die Maschinen wieder ab (siehe MEB 2/04). Abkömmlinge →


Foto: Voith

Drei Maschinen des Typs NY7 warten 1972 bei Henschel in Kassel auf ihre Auslieferung nach China.

der ML 4000 CC bewiesen sich jedoch jahrelang in Brasilien, wo sie auf Meterspur in Doppeltraktion 10000 Tonnen schwere Erzzüge schleppten.

1970 erhielt Henschel den Auftrag zum Bau von 30 Streckenlokomotiven für die VR China. Die stärkste Variante, die zweimotorigen dieselhydraulischen Loks NY7 (20 Stück) verfügten über eine Motorleistung von fast 4000 kW (5400 PS) und bewährten sich gut, waren jedoch zu teuer, so dass es zu keinen Nachbestellungen kam.

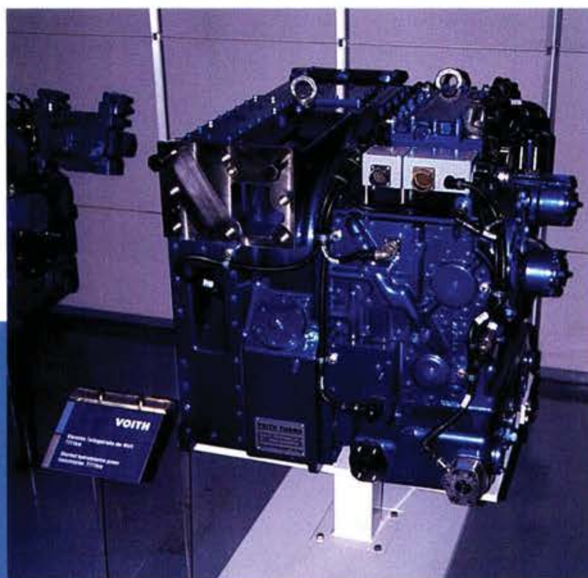
In Heidenheim musste nach dem China-Geschäft die Produktion deutlich reduziert werden, gleichzeitig begann aber auch die Entwicklung neuer Getriebe, die besser auf künftige Anforderungen abgestimmt sein sollten.

Einen Aufschwung für das Geschäft mit hydrodynamischen Antrieben brachte die zunehmende Umstellung von lokbespannten Zügen auf Triebwagen bei vielen Bahngesellschaften, vor allem auch bei der DB. Gerade bei Triebwagen greifen zwei Vorteile des hydrodynamischen Antriebs besonders: Kompakte Bauweise und geringes Gewicht. Heute dominieren die Getriebe der Bauarten T 111, T 211, T 212, T 311 und T 312 den Markt. Die Referenzliste gleicht einer Weltreise. Voith-Tw-Getriebe findet man in Australien, Peru, Thailand, Korea, der Türkei und vielen europäischen Ländern.

Voith 2004: Erweiterte Kompetenzen für viele Anforderungen

Aber auch die verbesserte Lok-Antriebe spielen wieder eine bedeutende Rolle. Moderne Steuerelektronik macht's möglich: Elektronischer Schleuderschutz mit Getriebeschnelleingriff, Grenzlastregelung und Konstantgeschwindigkeitssteuerung. Die Bahnreform 1994, die zumindest bis heute den Bedarf an neuen Lokomotiven ankurbelte, sorgte auch wieder für einen erhöhten Absatz an hydrodynamischen Lok-Getrieben. Und irgendwann muss auch die DB AG ihre in die Jahre gekommene Diesellokflotte erneuern.

Die Schienenverkehrssparte von Voith hat die Kompetenzen längst erweitert: Radsatzgetriebe, Kühlsysteme, Gelenkwellen und die bekannten Scharfenbergkupplungen gehören zum Lieferprogramm und finden sich nicht nur in dieselgetriebenen Fahrzeugen wieder. *Stefan Alkofer*

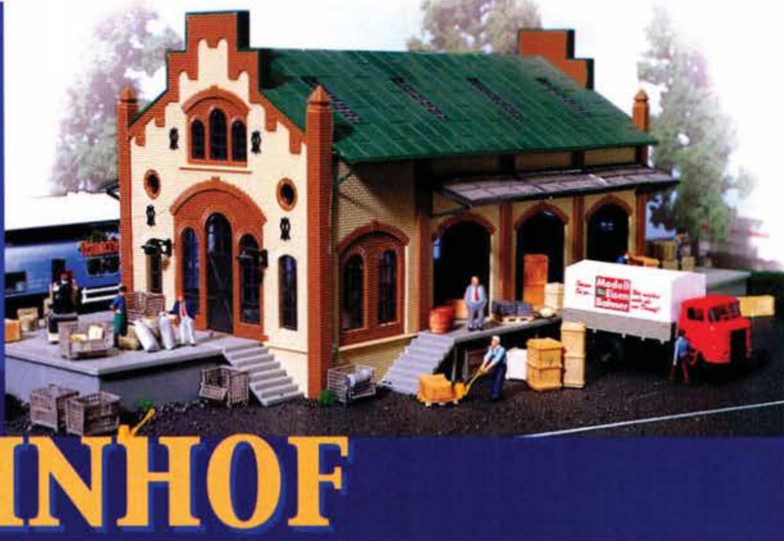


Das derzeit kleinste Tw-Getriebe: T 111 bre für bis zu 300 kW.


Fotos (2): Alkofer

Der Rohling eines Getriebegehäuses wartet in Heidenheim auf die Bearbeitung.

• Verkaufen • Suchen • Tauschen



GÜTERBAHNHOF

VERKAUF ALLGEMEIN
Modellbahn + Zubehör

Für LGB: Gleise 2,50 EUR, Wagen 10,- EUR, Loks 51,- EUR, Trafo 26,- EUR, Pola ab 10,- EUR u. viel Zubehör, auch Bachm.-/Aristo-Loks. Liste v. Tel. (08633) 913

Verk. Ersatzteile Piko H0/N sowie TT. Modelleisenbahner 1952 - heute. Bitte Liste anfordern. Petra Dettweiler, Straße der Einheit 4, 04420 Kulkwitz

www.modellbahnsoftware.de **G**

Märklin H0 u. andere, 80 Loks, 100 Wagen, 2 P, WP, Trafos, Zubehör, Spur I, 5501, 5502, 5516, 5579, 85504, 85509 u. andere, alles wie neu. Liste vorhanden. Tel. (02202) 33557

Spur 0, Zeuke, T48 im OK 150,-; Donnerbüchse 40,-; offen 2-achs 30,-; Stadtilm 1 x 4-achs Flachw. 90,-; 1 x 4-achs Rungenw. 85,-; elek. Bahnübergang 70,-; Signal 35,-; Spur S: BR 24 im OK 180,-; Kasten BR 80 + Wagen 59,-; Trix Express 1936 Lok + mehrere Wagen + Schienen + Weichen, komplett 300,-; Fleischm.-H0-Drehscheibe + Loksch. 19 x Weichen + Schienen, kompl. 400,-. Tel. (0340) 2212094

LGB-Loks, -Waggons u. Zubehör sowie Sammlerstücke, Pola- u. Piko-Gebäude, Tausch möglich. Liste anfordern. Suche RhB-Modelle. Tel. (0201) 697400 Fax (0201) 606948

Engagierter Modellbahner betreut, baut oder arbeitet für Sie auf Std.-Basis. Kompetente Beratung auch für Digital-Anlagen. Raum Rhein/Main. Tel. (06150) 83910 und Fax 81739 **G**

Verkaufe Modellbahnanlage: Größe 2,10 x 1,30 m, 2 getrennte Stromkreise, einzelne Gleise abschaltbar, Schienen von Roco (Gleichstrom), 2 Trafos, Schaltpult, kann platzsparend an Wand geklappt werden. Zusätzlich können Loks, Waggons, Modellautos kostengünstig erworben werden. Anfrage/Besichtigung unter: Tel. (0162) 4525303, 37345 Bischofferode. Nur Selbstabholer!

N-Anlage zu verk. 2,8 m x 1,25 m. 6 Loks, 50 Wagen, 21 Weichen, Gleisb.-Stellpult, ca. 50 m Gleis, E-Drehscheibe mit allem Zubehör. Preis VS. Tel. (03761) 885800 ab 17 Uhr

Biete Berliner S- oder U-Bahnzug, Spur H0, GS- oder WS-Halbzug. Div. Typen. FP 250,- EUR. Heinz Kiel, Sansibarstr. 9, 13351 Berlin, Tel. (030) 4525966

Modellbahn und Zub. Z, N, H0, LGB; viele Hersteller, Gleichstr. / Wechselstr. Versand möglich. Liste Tel. (08254) 998154 oder (0160) 2109845

Hochwertige Lok-Sammlung, Vitrine, H0-Gleichstrom, u. a. auch Ruhr-Schnellverkehr, Bayer.-Nebenbahn (Glaskasten), Stadtbahn Berlin, König-Ludwig-Zug, Liliput: Messzug der DB (BR 42, 2 Messwagen, Bremslok 18 323 in Holzkassette. „Adler" Märklin Spur I, Jub.-Ausg. 1985. Orig. Verpackung. Liste gegen Freiumschlag: H. Bürger, Ernst-Abbe-Weg 1 A, 45657 Recklinghausen.

Verkaufe meine Modellbahn Spur TT. Überwiegend Tillig-Neuware seit 1997 und einiges von BTTB. Loks fast alle digitalisiert. Liste gegen frankierten Rückumschlag anfordern bei: Walter Heck, Carl-Vogt-Str. 21, 35394 Gießen oder per E-Mail: walterheck @t-online.de

Verkaufe TT-Anlage, 2 x 1,10 m, unvollständig zum Weiterbauen, ohne rollendes Material. Tel. (0351) 80457 55

Drehscheibe Roco H0, neu, 5 x Schaltdecoder für Selectrix für motorische Weichen. Wolfgang Binder, Tel. (07473) 271509

Hobbyaufgabe: Verkaufe Märklin BR 74 (3095) gealtert, Märklin BR 81 (alte Version) m. Telex, 4 Märklin-Insider-Wagen unbesp., Piko BR 66 GS, 12 versch. Güterw. unbesp. (Flm., Roco, Piko), 1 Eilzugw. Sachsenm. B4ye, 1 Kart. m. ca. 20 besp. Güterw., ca. 6 kompl. Jg. MEB 93 - 03, Bastelmat. insg. 5 kl. Kartons (Bäume, Mauerpl., etc.), Verkauf mögl. zus. VB 235,- Euro. Kontakt: Dirk Redemann, Tel. ab 9.00 Uhr (0211) 9468340 oder per Mail: Dirk.redemann@t-online.de

Vitrinen für alle Spurweiten, von Spur Z bis G (IIm), Prospekt 1,44 Euro in Briefmarken. Matthias Vehmeier, Hauptstr. 76a, 31855 Aerzen, Tel. (05154) 971952 **G**

Achtung Sammler! Umfangreiche Wagensammlung H0 aus den Jahren 1960 - heute (z.B. Ehlke-Güterwagen, Piko-Wagen, komplette Schnellzüge von Schicht preuß. D-Zugwagen, Görlitzer Y-Wagen, Fleischmann Preußen 3- und 4-Achser, Röwa Pop-D-Zugwagen, TEE-Züge, Güterwagen - fast das komplette Programm und viele andere), alles fabrikneu, unbespielt und im OK. Liste gegen 1 Euro (Briefmarke). Weiterhin ein umfangreiches Fahrzeug- und Zubehörangebot Märklin-Z aus den 70er-Jahren (heute z.T. nicht mehr lieferbar). Liste gegen 0,55 Euro (Briefmarke). Diverse Fleischmann- / Roco- / Trix-Zugpackungen (+ Ergänzungswagen) für Epoche I (z.B. Fl. 4880 - 488, R. 43025, 4209-11, 4229, 44013, 44499, Tr. 22503 + 21240-42, alles neu, OK. Weiterhin sind noch Fotoserien (Mix aus E-, V-, Dampflok, DR, DB, Ausland, 80 Stück im Format WPK (10 x 15 cm): 10 Euro (inkl. Porto) bzw. 80 Stück im Format 18 x 24 cm: 20 Euro (inkl. Porto) lieferbar. Axel Mehnert, Knarrbergweg 71, 06846 Dessau-Ziebigk, Tel. (0340) 611453 Fax (034202) 78878, axel.mehnert@bahn.de

Modellbauatelier Bähner: Häuser - Kirchen - Burgen - Zäune u. Kleinteile für alle Spurweiten. Auf der Schanze 22, 33178 Borchen-Etteln. Tel. (05292) 515 oder (0162) 7316058 **G**

ANKAUF ALLGEMEIN
Modellbahn + Zubehör

Stadtilm Spur 0: BR 01 neue Ausführung, BR 64, Packwagen. Sven Colditz, Sallauminer Str. 46, 09385 Lugau, Tel. (037295) 6417

Bemo- und HAG-Eisenbahn von Liebhaber gesucht, gerne große Sammlung oder Einzelstücke. Tel. (02171) 737492

Märklin-Eisenbahn, 700/800-Serie, Spur 0, Spur I von 1900 - 1950 sowie Zubehör, altes Blechspielzeug, Schuco, BUB, Steiff-Tiere gesucht. Tel. (02171) 737492

Rokal TT, Egger-Bahn und Herr/Zeuke: Einzelmodelle oder ganze Sammlung, Kataloge usw. Ingo Vierk, Binsenstieg 65, 21502 Geesthacht, Tel. (04152) 836505

Märklin-H0-Loks gesucht. Kaufe Loksammlungen oder Einzelstücke, Wagen und kompl. Anlagen, alt oder neu. Tel. (07308) 41161 und Fax.

Suche Lenz-Steuergerät „compact" (Softwareversion 3.2), Roco-Lokmaus 2 (10760). Tel. (040) 5567677 - tagsüber; (040) 5583009 - abends

TT und LGB von Sammler gesucht. Kaufe auch komplette Sammlung. Tel. (0341) 4613285

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen u. Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zuhause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Heinbuckel 30, 69257 Wiesenbach, Tel. (06223) 49413, Fax 970415 oder dr.thomas.koch@t-online.de.

Suche LGB, Livesteam + Märklin Sp. I, Einzelteile und auch Sammlung. Bitte alles anbieten. Zahle bar und hole auch ab. Erich Willi Meyer, Beim Born 6, 35713 Wissenbach, Tel. (02774) 912610

Suche Bemo + Roco: H0m- / H0e-Modelle oder ganze Anlagen / Sammlungen. Bitte nur neu / neuwertige Modelle anbieten. Tel. (02641) 9124 50 o. (0172) 2020433

Roco-H0-Drehsch. 2L=/42615m. Steuerg. oder Flm 6152C mit Schalter 6910. BR 150 Roco/6365. Bitte alles anbieten. Harald Scheuer, Tel. (02661) 931280

Wiedereinsteiger sucht günstig funktionstüchtige H0-Anlage für Privat. Rolf Loßner, Siedlung des 15. Okt. 17, 04758 Liebschützberg, Tel. (0170) 2819630

Märklin Dampf 3045 schwarz, HR 800 schwarz, SK 800 grün, SLR 800 schwarz, Triebwagen 3150 Original Northl., Elektro RS 790, möglichst Topzustand, bevorzugt Raum Hessen. Angeb. an: T. Ochs, Rothenbergstr. 23, 35232 Dautphetal. Tel. (06466) 1330

Kaufe unbespielte Modellautos mit Karton aus der Zeit 1950 - 75 von Corgi, Dinky, Gama, Märklin, Matchbox (keine Yesteryears), Schuco, Siku und Tekno, auch große Sammlung. Bruno Rosenkranz, Wildenbruchstr. 24, 40545 Düsseldorf, Tel. (0211) 553931 oder brunorosenkranz@web.de

Modelleisenbahn und Zubehör aller Hersteller und Baugrößen gesucht. Tel. (02423) 407441

Gleichstrom-Modellbahnsammlung von Roco, Fleischmann, Piko, Gützold, Liliput gesucht. Freundliche Angebote bitte unter Tel. (02171) 3667 63 oder (0173) 2903578

Uralt-Eisenbahn von 1850 - 1950 gesucht. Bin interessiert an großen Dampfloks, langen Personenwagen, Bahnhöfen, Zubehör, nach Möglichkeit Spur I oder II oder III. Ich freue mich auf Ihren Anruf unter (02171) 366763.

Loks + Wagen von Rehse in Leipzig von Liebhaber gesucht (Spur I, =, oder H0). Tel. (02171) 366763

Märklin Eisenbahn von 1850 - 1980 gesucht, gerne große Sammlung oder auch Einzelstücke, sowie Zubehör Tel. (02171) 737492

H0e - 0e/m-Eisenbahn gesucht. Tel. (02171) 737492

Märklin-Digital-Eisenbahn gesucht. Tel. (0173) 2903578

VERKAUF
Loks + Wagen H0

Verkaufe Piko-S-Bahn Leipzig, Set, Kat.-Nr. 58102 unbespielt gegen Gebot. Thomas Brabandt, Höhenweg 3, 82152 Krailling, Tel. (0173) 2359830

H0-2L-Sammlungsauflösung. Liste gegen Freiumschlag. Jobst Ulbricht, Jenneweg 10, 13583 Berlin, Tel. (030) 3331131

RO DR BR 143, rot, KKK GS OVP H0 70,-. BRA DB BR 232 Cargo DSS GS OVP 90,-.RO SNCF Tvn 1 Armestik (DB BR) 55 60,-. BRA DR BR 42 DSS KKK GS OVP GR 70,-. Fl Kesselwg.-Set 945802 4 St. OVP 40,-. Fl 5362 Bierwg. 9,-. Fl 5357 Bierwg. 9,-. Fl 965361 Kölner Zucker 14,-. Fl 5246 Kombiwg. 15 Nahverkehswg., neu. Fl 5646 Stwg. 5647 1 x 5648, 2 x OVP. Komplett 130,-. Tel. (06171) 73238

Sammlungsaufl. 3-L-WS, auch digital, 1950 - 2000, 440 Loks, 2000 Wg., Mä., Flm., Roco, HAG, Liliput, ect., auch Zubehör, 65-S.-Liste per E-Mail od. 2,- Euro Rückp. Tel. (069) 61993299

Piko BR 95 + 56 + 38 Je 75,-; BR 03 + 41 je 70,-; BR 66 + 89 + 81 + 52 + 106 + 120 + 50 + VT 135,- + Beiw. je 55,-; BR 24 + 64 + 75 je 39,-; E 69 + BN 150 je 22,-; E 11 + 42 je 35,-; BR 130 + 118 + 110 + 100 je 35,-; Kasten Saxonia 140,-; Kasten Einschienenbahn grün-silber 350,-; Doppelstock 30,-; Y-Wagen + Reko je 11,-; BR 55 35,-; Nohab M 61 + 204 je 40,-; Trafo FZ 1 25,-; Relais 5,-. Tel. (0340) 2212094

Fleischm. Personen- + Güterwagen aus Sose, 58 ... Katalog-Nr. Alle Wagen neu, in Original-Verp. Liste gegen Rückp. Hans Ottenstreuer, Bgm.-Dr.-Rausch-Str. 7, 25774 Lehe

„Ostalgie": Aus DDR-Exportproduktion verkaufe ich Loks und Personenwagen zu „realistischen" Preisen, meist wenig benutzt - teils verbessert. Liste über: Tel. (0228) 357804

Aus Sammlung: Flei.: 01 DB 3, 100 EUR; 064 DB 4, 75 EUR; 22, Piko Aufbauten, E 44 DB 3, 75 EUR; 120 DB 4, 100 EUR; 151 DBAG, 90 EUR; RoLa mit Schenker- und DHl-Sattelzug je 30 EUR. Liliput: Panzerset 240023, WH 4-tlg., 45 EUR. Lima: 103 DB 4, 50 EUR. Piko: E-Loks mit Sommerfeldt-Stromabn. DR E44, 244; E 42; 142, 211, 109, je 30 EUR; Loks mit Neumotor: 41 DR 3, 03 DR 4, je 80 EUR; 01 DR 3 neu (50000) 120 EUR; Roco: 44 DR 4 (4126) 100 EUR; 1400 (43382) vkrot, 75 EUR; 191 DB 4 (43428) 990 EUR; 243 DR 4 (43686) 75 EUR; 101 (43740) 90 EUR. Rivarossi 18.6 DB 3 (1363) 120 EUR. Trix: ICE 2, 5-tlg. 120 EUR. Hruska 2012, 5 Altenberger m. KKK DRG 2 60 EUR. Dreh-, Fräs-Kleinteile nach Angabe; H0-Rollenprüfstand; Fahrz.-Fenstereinsätze; Tarnlack. Theil, (03 41) 9419887, 17 - 20 Uhr. E-Mail: theilskleinteile@freenet.de

Roco 17 DRG 100,- Euro; Roco 01 Altbau DB III 100,- Euro; Flei. 01, 24, 50 KABT. DB III je 100,- Euro; Roco E 32, E 91 DB III je 90,- Euro; Roco 043 DB IV 100,- Euro; Roco 118, 160 DB IV je 80,- Euro; Hamo 38 DB III 50,- Euro. Vitrinenmodelle, alle org. verpackt. Tel. (05827) 7841 oder (0160) 99857466

Fleischm. 4348 (111) 75,-; Lima 208223 (1201) 60,-; Liliput BR 42963 aus Messzugset 100,-; BR 110 orange Junior Gützold 20,-; Märklin 4509 Bauzug 30,-; 46119 Schneepflug 30,-; Liliput 385111 Salon Adenauer 20,-; 225821 Kesselwagen Ferw. 10,-; Lima Feuerlöschset DB 30,-. Alles unbespielt. Axel Polnik, Kulmbacher Str. 15 D, 95445 Bayreuth

Ihr Wunschmodell haben Sie vergeblich hier und dort gesucht, aber trotz Zeit- und Geldaufwand nicht gefunden? Haben Sie denn schon einmal einen Blick in unsere Liste geworfen? Garantieren können wir zwar den Erfolg nicht, aber unsere jeweils aktuelle Angebotsliste an Gebrauchtware Spur H0 und Literatur erhalten Sie kostenlos. Kein Rückporto - keine Schutzgebühr. Sie können in Ruhe zu Hause auswählen. Nur Postkarte oder Fax an: SHMV-Versand, Abt. MI, Emilienstr. 60, 45128 Essen, Fax (0201) 7266655 **G**

Roco: Packungen, Loks, Wagen: z.B. Roco: 4148A ET 485/885 DB rot 99,-; 43011 VT 11 „TEE" DB 155,-; 43018 VT 98 DB 99,-; 44099 Reisebürosonderz. DB Ep. II + III 85,-; 4112 BR 58 DB 99,-; 43200 C 5/6 SBB 109,-; 43242 BR 01 DB 125,-; 43250 BR 93 DR 139,-; 041608 Serie 500/600 NS grau/gelb 59,-; 4154 BR 290 DB rot 69,-; 43475 Y 8035 SNCF orange/braun 49,-; 43553 BR 2045 ÖBB orange 89,-; 43728 214. FS grün 74,-; 4131 BR 144 DB grün 65,-; 41418 BR 118 DB blau 84,-; 43507 BE 4/5 SBB braun 139,-; 43525 gläserner Zug DB hellblau 105,-; 43717 E17 DB grün 129,-; usw.!! Alles neuwert.! Umfangreiche „Roco-Liste" neuwertig + gebraucht nur gegen Freiumschlag!! Zentral-Station, An-, Verk., Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel./Fax (030) 8736356 **G**

Verk. Roco 63060 Lyntog DSB m. Bel. 205,- Euro; Trix 23993 Kohlewag.-Set 2 x je 60,- Euro; 22301 PA 602 UP USA 150,- Euro; 2404 3 Museumswag. 2004 27,- Euro. Tel. (072 58) 7303 abends

Verkaufe: Neu: Fulgurex-Mitropa-Set 300,- Euro; Märklin, neu, Amtr. Zug 43600 180,- Euro; EG5 33292 4 Euro; Kittel DW14 3425 110,- Euro. Weitere Art.-Liste anf.: Tel. (040) 400495 und Fax

Modellbahnfundgrube An- und Verkauf neu / gebraucht / Raritäten. Im Sack 76, Lemförde/Stemshorn am Dümmer See. Tel. (05443) 2565 **G**

ANKAUF

Loks + Wagen H0

Bemo- und HAG-Eisenbahn von Liebhaber gesucht, gerne große Sammlung oder Einzelstücke. Tel. (02171) 737492

Suche Dampflokset (Lok + 2 Wagen), Spur H0, eines russischen bzw. sowjetischen Herstellers. (Karton m kyrillischer Aufschrift.) Lothar Polenz, Gisbert-Cremer-Str. 59, 51373 Leverkusen 1

Suche Fleischmann: BR 70 alt, Hakenkupplung, H0, kein Schrott. Tel. (0171) 8476628

Märklin-Eisenbahn, 700/800-Serie, Spur 0, Spur I, von 1900 - 1950 sowie Zubehör, altes Blechspielzeug Schuco, BUB, Steiff-Tiere gesucht. Tel. (02171) 737492

Märklin-Fan sucht Ihre Sammlung: 800-er bis digital, Zubehör, Autos, Sprint, Spur 0, Faller-AMS, Wiking-Autos; Gerne Sammlungsaufl., hole ab. Tel. (07308) 921889 ab 18.00 Uhr

Möchten Sie Ihre H0-Modelleisenbahn- Sammlung verkaufen? Dann rufen Sie mich an. Hans Wolf, Finkenweg 1, 53894 Satzvey, Tel. (02256) 695 Fax (02256) 7408

Suche Fleischmann-Schienenbus-Garnitur 4400 DB und 4401 ÖBB sowie Schienenbus-Beiwagen-Garnitur 4420 DB und 4421 ÖBB. Nur neuwertige Modelle ohne Gebrauchsspuren im Originalkarton anbieten. Werner Kaufmann, Kölner Straße 12, 28327 Bremen

Suche H0-Sammlungen / -Anlagen, aller Hersteller. Bitte nur neu / neuwertige Modelle anbieten. Tel. (02641) 912450 o. (0172) 2020433

Suche Modelleisenbahnen von Märklin, Trix, Flm., Liliput, usw. Bevorzuge gern große Sammlungen. Bezahle immer in bar u. bin Selbstabholer. Ich würde mich über ein Angebot freuen. Tel. (05608) 95023, Fax (05608) 95025

Suche Modellbahn alt + neu, Einzelstücke bis große Sammlungen. Alle Fabrikate. Gerne Nachlass oder Geschäftsauflösung. Selbstabholer und Barzahler. Angebote an: Thomas Lindner, Fax (030) 43732999 oder E-Mail: tl@ladeburger.de, Telefon (017 9) 2188315.

Suche Roco GS/GBS (mit bewegl. Lüfterkl. + Türen) DB, ÖBB, SBB, NS, FS, NSB (frühere Art. 46258, 46266, 46267, 46274, 46285, 46407, 46412, 46415, 46416) und graue Kesselwg. VTG-Logo (46137, 46191). Tel. (022 1) 9230694, E-Mail: andreas.maeser @web.de

Modelleisenbahnen von Spur II bis Z, von 1880 - 2004, Eisenbahnbücher, Modellautos, altes Spielzeug kauft und verkauft: Such & Find, Mozartstr. 38, 70180 Stuttgart, Tel. (0711) 6071011, Mo. - Fr. 9 - 18 Uhr; Sa. 10 - 18 Uhr. Auch Ankauf per Post. **G**

Suche Roco 43360 BR 50.35 DR. Bitte nur neuwertige Ware anbieten. Tel. (07258) 7303 abends

Alle Tipps zu Kleinanzeigen

So bezahlen Sie:

1. **Den Betrag dem Auftrag in bar beilegen oder ...**
2. **Verrechnungsscheck beilegen oder ...**
3. **der einfachste Weg: Abbuchung wählen.** Vollständige Bankverbindung (Bankname, Konto-Nr., Bankleitzahl) angeben. Abbuchungs-Genehmigung gilt nur für diesen einen Auftrag!

Briefmarken können nicht angenommen werden.

Bitte beachten:

- Für private Wortanzeigen gibt es keine Rechnung.
- Wortanzeigen können nicht farbig hinterlegt oder individuell gestaltet werden.
- Wortanzeigen werden in der Reihenfolge des Eingangs veröffentlicht. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Für Internet-Benutzer:

Sie können Ihre Kleinanzeigen, Ihre Nachrichten, Briefe o. Ä. auch per E-Mail übers Internet an den MODELLEISENBAHNER schicken.

Die Redaktion erreichen Sie mit:
redaktion@modelleisenbahner.de

und die Anzeigenabteilung mit:
anzeigen@modelleisenbahner.de

Modell Eisen Bahner

Ihre private Kleinanzeige:

5 Zeilen für nur



5,- €

So geben Sie Ihre Anzeige auf:

1. Coupon (oder Kopie davon) faxen: (07524) 9705-45
2. Anzeigentext formlos per Brief oder Fax schicken
3. Coupon (oder Kopie davon) per Post schicken an:

MEB-Verlag,
Anzeigenabteilung,
Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee



ANZEIGEN-BESTELLCOUPON

Die Anzeige ist ☐ **gewerblich** (pro Druckzeile 2,66 € + MwSt., **mindestens 3 Druckzeilen**) Gewerbliche Anzeigen werden mit „G" gekennzeichnet

☐ **privat** (je 5 Zeilen pauschal 5,- €. Beispiel: 1 - 5 Zeilen = 5,- €, 6 - 10 Zeilen = 10,- € usw.)

☐ **eine Chiffre-Anzeige** (Gebühr zusätzlich 8,- €)

Gewerbliche Anzeigen bitte per Lastschrift bezahlen oder Rechnung abwarten.

Der Text soll in der Rubrik

1 ☐ Verkauf allgemein	15 ☐ Verkauf Loks + Wagen N & Z	30 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude TT	70 ☐ Verkauf Bücher + Zeitschriften
2 ☐ Ankauf allgemein	16 ☐ Ankauf Loks + Wagen N & Z	31 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude TT	75 ☐ Ankauf Bücher + Zeitschriften
5 ☐ Verkauf Loks + Wagen H0	20 ☐ Verkauf Loks + Wagen allg.	35 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude N & Z	80 ☐ Verkauf Fotos + Dias
6 ☐ Ankauf Loks + Wagen H0	21 ☐ Ankauf Loks + Wagen allg.	36 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude N & Z	85 ☐ Ankauf Fotos + Dias
10 ☐ Verkauf Loks + Wagen TT	25 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude H0	40 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude allg.	88 ☐ Urlaub
11 ☐ Ankauf Loks + Wagen TT	26 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude H0	41 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude allg.	90 ☐ Dies + Das
			95 ☐ Börsen + Auktionen

________ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe erscheinen.
(Nach Anzeigenschluss eintreffende Anzeigen werden im nächsten Heft veröffentlicht.)

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon usw. in die Kästchen eintragen. Sie zählen bei der Berechnung mit. Wegen Fettdruck und unterschiedlicher Zwischenräume gibt es eventuell Abweichungen zwischen Coupon und gedruckter Anzeige.

Name/Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

LKZ/PLZ/Ort

Telefon inkl. Vorwahl | Fax

Ich bin Abonnent ☐ Ja ☐ Nein

☐ Den Betrag von € ________ buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) ab. (Gilt nicht für Ausland).

Konto-Nummer

Bankleitzahl

Bank

☐ Betrag über € ________ liegt in bar / als Scheck bei.

Datum, Unterschrift

An der Linie ausschneiden – dann passt der Coupon aufs Fax!

In diesen Fachgeschäften erhalten Sie den MODELLEISENBAHNER

Die Übersicht enthält nach Postleitzahlen geordnet alle Modellbahn-Fachgeschäfte, die in ihrem Sortiment den MODELLEISENBAHNER führen. Rufen Sie uns bitte an, wenn Sie auch auf dieser Seite aufgeführt werden wollen.

Telefon (07524) 9705-0, Fax (07524) 9705-45

PLZ-Gebiet 0

- **01069 Dresden:** Lokpavillon Dresden, Friedrich-List-Platz 2;
- **01108 Dresden:** Körner Modellbahn, Königsbrücker Landstr. 372;
- **01277 Dresden:** Bufe-Fachbuchzentrum Eckard Rose, Reinhold-Becker-Str. 28; Modelltechnik Großbahnen, Oehmestraße 16;
- **01307 Dresden:** Tan Modellbau u. Modelleisenbahnen, Pfotenhauerstr. 66;
- **01326 Dresden:** Der Modelleisenbahnladen Saase u. Leuteritz GbR, Pillnitzer Landstr. 242; Modellbau + Bastlerbedarf, Friedrich-Wieck-Str. 8;
- **01445 Radebeul:** Modelleisenbahnen Klaus Grundkötter, Hauptstr. 22;
- **01468 Moritzburg:** Eisenbahnladen, Schloßallee 23;
- **01471 Radeburg:** Modellbahn Otto, Königsbrücker Str. 28;
- **01558 Großenhain:** Modellbahn und Modellbau, Meißnerstr. 16;
- **01594 Boritz:** Modell Shop Bernd Werner, Leckwitzer Str. 8;
- **01662 Meißen:** Modell- u. Technik Meißen, Gerbergasse 7;
- **01773 Altenberg:** Elektro Rode Modelleisenbahnen, Rathausstr. 24;
- **01809 Heidenau:** Hobby Boutique, Ernst-Thälmann-Str. 4;
- **01844 Neustadt:** Spielzeugland Sick, Karl-Marx-Str. 2;
- **01855 Sebnitz:** Modellbahnshop Sebnitz, Lange Straße 58-60;
- **01904 Neukirch:** Klein-Technik Hobby-Treff Inh. Ortrun Kaufer, Hauptstr. 44 b;
- **01936 Königsbrück:** Modellbau Pofand Modelleisenbahnen, Alte Poststr. 7;
- **02708 Löbau:** Spielzeugland Inh. Marlies Reuss, Rittergasse 3;
- **02730 Ebersbach:** Modellbahn-Boutique Inh. Bärbel Siller, Löbauer Str. 11;
- **02763 Zittau:** Bahn + Modell Fichte & Lenk GmbH, Markt 20; Haltepunkt, Techn. Spielwaren u. Modellbahn, Inh. Jähne und Teichgräber, Reichenberger Str. 32;
- **02826 Görlitz:** Modell Bahnhof, Inh. Ingolf Feldt, Nonnenstr. 13;
- **02994 Bernsdorf:** Modelleisenbahn/Spielwaren, Dresdner Str. 26;
- **03048 Cottbus:** Böcking & Sohn Modelleisenbahnen + Modellbau, Vetschauer Straße 70;
- **04109 Leipzig:** Herrmann Modellbahnen, Burgstr. 4;
- **04159 Leipzig:** Spiel + Hobby Station Nütz, Georg-Schumann-Str. 248
- **04229 Leipzig:** Modellbahnfachgeschäft A. Nitsche, Altranstädter Str. 44; Schwarz-Modelleisenbahnen, Walter-Heinze-Str. 9;
- **04277 Leipzig:** Bahn + Hobby Günsel, Karl-Liebknecht-Str. 152;
- **04279 Leipzig:** LGB-Station Bemmann im "Moritz-Hof", Zwickauer Str. 125;
- **04289 Leipzig:** Modellbahnen Karsten Klinger, Prager Str. 275;
- **04299 Leipzig:** Bernd Missler Spielwaren u. Modellbahn, Papiermühlstr. 9;
- **04315 Leipzig:** Dirk Bertram, Wurzener Str. 4;
- **04736 Waldheim:** Hofmann's Hobby-Shop, Niederstadt 27;
- **06108 Halle/Saale:** Modellbahnstation Inh. Stefan Ullrich, Kleine Ulrichstr. 19;
- **06110 Halle:** Modellbahncenter Minich, Lutherplatz 11 (a. Wasserturm);
- **06114 Halle/Saale:** Spielwaren u. Modellbahnen Halle GbR, Große Brunnenstraße 63;
- **06217 Merseburg:** Fröhlich's Modellbahnstudio Inh. Ilona Fröhlich, August-Bebel-Str. 54;
- **06231 Bad Dürrenberg:** TT-Modellbahnstübchen, Ostrauer Str. 13;
- **06406 Bernburg:** Bernburger Modellbauladen, Liebknechtstr. 10;
- **06484 Quedlinburg:** Modellbahn-Service Dietrich Steinbrink, Pölkenstr. 24;
- **06525 Sangerhausen:** Spielwaren Schwabe, Ulrichstr. 2 (Am Kino);
- **06528 Oberröblingen:** Spielwaren - Modelleisenbahn, Inh. Jörg Rubelowski, Haupstr. 65;
- **06547 Stollberg:** Der Modellbahnhof W. Gurniak & Partner GbR, Bahnhof 1;
- **06556 Artern:** Hoffmann Elektrotechnik u. Modelleisenbahn, Puschkinstr. 34 ;
- **06618 Naumburg:** Modellbahneck Wolfgang Ethner, Freyburger Str. 4;
- **06667 Weißenfels:** Modellbahn Ehrhardt, Beuditzstr. 2 A;
- **06749 Bitterfeld:** Modelleisenbahn-Center, Walther-Rathenau-Str. 45;
- **06774 Söllichau:** TT-Host-Modellbau Neumann & Riethdorf GbR, Bergstr. 23;
- **07381 Pößneck:** Günthers, Inh. Margit Günther, Neustädter Str. 75;
- **07607 Eisenberg:** Modellbahnshop, Inh. Heinz Marek, Steinweg 18;
- **07937 Zeulenroda:** Modellbahn-Modellbau Inh. M. Schuster, Schopper Str. 31;
- **07980 Berga/Elster:** Papier-Büro-Spiel-Modellbahnen H. Kretzschmar, Bahnhofstr. 19;
- **08107 Kirchberg:** Spielwaren u. Elektroartikel mit Modellbahnen und Service, Torstr. 2;
- **08223 Falkenstein:** Falkensteiner Modellbahnstube, Hauptstr. 32;
- **08262 Tannenbergsthal:** Modellbahnwelt Albert, Waldhäuser Str. 4 a;
- **08280 Aue:** C. A. Schieck Modelleisenbahnfachgeschäft, Auerhammer Str. 1;
- **08289 Schneeberg:** Modelleisenbahn, Fachgeschäft & Service, Kleinserienmodell Peter Lorenz, Stollnhof 1;
- **08297 Zwönitz:** Modellbahn + Zubehör Olaf Günther, Siedlungsstr. 8;
- **08468 Reichenbach:** Modellbahn Müller, Zwickauer Str. 219; Modellbahn-Spitzner, Albertstr. 16;
- **08523 Plauen:** Modellbahn Rösner, Thomas-Mann-Str. 14; Modellbahnfachmarkt Plauen, Neuendorfer Str. 145;
- **09113 Chemnitz:** Modellbahn Saxonia Dipl.-Ing. Dietmar Goller, Schloßteichstr. 1 (Eingang: Bergstr. 4)
- **09127 Chemnitz:** Modellbahn-Center Jennert, Augustusburger Str. 249;
- **09212 Limbach-Oberfrohna:** Modellbahnladen Susanne Sabsch, Querstr. 17;
- **09326 Geringswalde:** Modellbahnhof Hobby+ Spiel, Dresdener Str. 66;
- **09350 Lichtenstein:** Tool Power, Modell + Modellbahnen, Inh. Ralf Kötteritz, Chemnitzer Str. 6;
- **09366 Stollberg:** Modellbahnen Junghanns, Rudolf-Breitscheid-Str. 17;
- **09419 Thum:** W. Oelmann Inh. Ralf Oelmann, Greifensteinstr. 5;
- **09456 Annaberg-Buchholz:** Modellbahn Gudrun Höber, Bärensteiner Str. 72;
- **09465 Neudorf/Erzgebirge:** Fahrkartenstüb'l im Bahnhof Neudorf, Am Bahnhof 6 c;
- **09496 Marienberg:** Modell u. Bahn, Zschopauer Str. 11;

PLZ-Gebiet 1

- **10318 Berlin:** Modellbahnbox Karlshorst, Treskowallee 104;
- **10405 Berlin:** Modellbahnen a. Königstor Inh. S. Teich, Greifswalder Str. 2;
- **10437 Berlin:** Modelleisenbahnen Lothar Fohringer, Kopenhagener Str. 73;
- **10589 Berlin:** Modellbahnen a. Mierendorffplatz GmbH, Mierendorffplatz 16;
- **10627 Berlin:** Toto's Eisenbahnladen Michael Dümchen, Pestalozzistr. 28;
- **10711 Berlin:** Schiffs- u. Modellbahn-Studio, Joachim-Friedrich-Str. 22-23;
- **10717 Berlin:** Der Lokvogel Modelleisenbahnen + Zubehör, Holsteinische Str. 44; Zentral-Station An- und Verkauf, Güntzelstr. 39;
- **10789 Berlin:** Micha's Bahnhof, Nürnberger Str. 21; Modellbahnen Turberg, Lietzenburger Str. 51;
- **10827 Berlin:** Hajo's Spielzeugland, Kolonnenstr. 5 - 6; Helma's Lokschuppen, Crellestr. 2;
- **10967 Berlin:** Der Modellbahner am Zickenplatz, Boppstr. 7;
- **12105 Berlin:** Modellbahn-Pietsch GmbH, Prühßstr. 34; Peter Gierke Modelleisenbahn+Spielzeug An- und Verkauf, Suttnerstr. 2;
- **12109 Berlin:** Tabak & Mehr Shop, Inh. Mark Buhlin, Mariendorfer Damm 14;
- **12157 Berlin:** Eisenbahnen Vogelbusch Ankauf & Verkauf, Cranachstr. 9;
- **12163 Berlin:** Lokschuppen, Markelstr. 7;
- **12203 Berlin:** Bahnhof Lichterfelde, Hindenburgdamm 57;
- **12437 Berlin:** Reiner's Modellbahn-Padies, Kiefholzstr. 186
- **12524 Berlin:** „Zum alten Dampfross", Mike Lorbeer, Rudower Str. 70;
- **12621 Berlin:** Modellbahn-Sachse, Planitzstr. 9;
- **13088 Berlin-Weißensee:** Modellbahn & Zubehör, Inh. Marco Nowack, Berliner Allee 18;
- **13189 Berlin:** Modelleisenbahnen Pankow Volker Ochs, Berliner Str. 48;
- **13359 Berlin:** Breyer Modellbahnen, Mareike Biggam, Koloniestr. 143/Osloer Str.; Berlin/Wedding
- **13581 Berlin:** Hobby Schult Technik, Klosterstr. 13 A;
- **14057 Berlin:** Breyer Modellbahnen, Kaiserdamm 84, Berlin/Charlottenburg
- **14169 Berlin:** Modellbahnen in Zehlendorf B. Retzlaff, Berliner Str. 37;
- **14467 Potsdam:** Modellbahnen in Potsdam a. d. Fußgängerzone, Jägerstr. 20;
- **14469 Potsdam-Eiche:** Phillips Modellbahnhof, Kaiser-Friedrich-Str. 89;
- **15344 Straußberg:** Modellbahnbörse Lo(c)kschuppen, Lindenplatz 2;
- **15711 Königs Wusterhausen:** Modellbahnen & Mehr Inh. Ute Böhme, Weg am Krankenhaus 5;
- **15831 Mahlow:** WeichenLäufer Modellbahnen, Petra Muschick, Ibsenstr. 6
- **15907 Lübben:** Spreewälder Bimmelguste Inh. Winfried Müller, Berliner Str. 4;
- **16225 Eberswalde:** Lok in-Roll out, Inh. Thiele und Hutfilz, Eisenbahnstr. 75;
- **16303 Schwedt/Oder:** Spielwarenfachgeschäft Brigitte Simon, Berliner Str. 135 B;
- **16321 Bernau:** Spielwarenfachhandel J. Bostedt u. D. Fischer, Breite Str. 13;
- **17033 Neubrandenburg:** Modellbahn & Modellbau, Inh. Harald Randel, Im Bahnhof Neubrandenburg;
- **17235 Neustrelitz:** Elektrohaus Winter, Glambeckerstr. 31;
- **17291 Prenzlau:** Spielwarenfachgeschäft B. Simon Inh. Salo Simon, Stettiner Str. 28;
- **17309 Pasewalk:** Modelleisenbahn & Modellbau Rast, Grabenstr. 4;
- **17438 Wolgast:** Modellbau und Hobby Wolgast, Wilhelmstraße 63;
- **17489 Greifswald:** Schildhauer-Modellbahn-Center, Schuhhagen 28/29-1.Etage;
- **18055 Rostock:** Modelleisenbahnen Schultz, Lange Str. 3;
- **18057 Rostock:** Modellbahn Schaft Inh. St. Hellwig, Friedhofsweg 2;
- **19053 Schwerin:** Bärenstark-Spielwaren u. Modellbahnen, Geschw.-Sch.-Str.9, Burgseegal: Thomas Glüsing Modellbau u. Eisenbahn, Mecklenburgstr. 5;
- **19243 Wittenburg:** Deja Spielwaren GmbH idee+spiel Fachgeschäft, Große Straße 12;
- **19322 Wittenberge:** Modelleisenbahnstudio Inh. M. Hintz, Lenzener Str. 75 D;

PLZ-Gebiet 2

- **20095 Hamburg:** Züge und mehr, Altstädter Str. 17 (Fity);
- **20099 Hamburg:** Modellbahnkiste, Lange Reihe 17 (Nähe Hauptbahnhof);
- **20255 Hamburg:** Modellbahnshop Beurich, Heussweg 70;
- **20354 Hamburg:** Wede Fachhandlung /im Hanse-Viertel, Grosse Bleichen 36 ;
- **22083 Hamburg:** Modellbahnkiste Wolter, Von-Axen-Str. 1;
- **22087 Hamburg:** Modellbahn Hesse, Landwehr 29;
- **22113 Oststeinbek:** GWM Engel KG, Inh. Gerhard, Wolfgang und Manfred Engel, Im Hegen 4;
- **22177 Hamburg:** Spiel + Hobby Haus Hartfelder, Bramfelder Chaussee 251;
- **22299 Hamburg:** Meyers Modellbahn Winterhude Spezialgeschäft f. Eisenbahn, Barmbeker Str. 171;
- **22305 Hamburg:** Versandservice der Buchhandlungen, Thalia & Boysen u. Maasch, Bramfelder Str. 102 B
- **22393 Hamburg:** Modellbahn-Center Hamburg, Stadtbahnstr. 40;
- **22848 Norderstedt:** Modellbahnstation Behm, Am Tarpenufer 6;
- **22880 Wedel:** Die Gartenbahn Inh. Dieter Gringel, Mühlenstr. 42;
- **24103 Kiel:** Gleis 7, Inh. Dieter Köster, Waisenhofstr. 7-9;
- **24223 Raisdorf:** Modellbahnladen Stehr GmbH, Gutenbergstr. 52;
- **25348 Glückstadt:** Meiners Hobby & Spiel GmbH, Gr. Kremper Str. 13;
- **25524 Itzehoe:** Spielzeug John, Feldschmiede 23;
- **25746 Heide:** Lütje Spielzeug & Computer, Süderstr. 4;
- **25813 Husum:** Loto-Toto-Zeitschriften, Süderstr. 1a;
- **26789 Leer:** Hobby-Shop, Bremer Str. 6;
- **28217 Bremen:** Modellbahn-Meyer Inh. Manfred Meyer, Bremerhavener Str. 73/75;
- **28237 Bremen:** Roland Modellbahnstudio GmbH & Co., Gröpelinger Heerstr. 165;
- **28779 Bremen:** Modelleisenbahn u. Modellbauzentrale Bremen Nord, Besanstr. 111;
- **28865 Lilienthal:** Haar Modelleisenbahnen, Hauptstr. 92 + 96;
- **29225 Celle:** Bastel- u. Railway-Depot, Lauensteinplatz 7;

PLZ-Gebiet 3

- **30419 Hannover:** Train & Play, Herrenhäuser Str. 53;
- **30161 Hannover:** Modelleisenbahnen Im Gleisdreieck, Reimann, Steintorfeldstr. 4;
- **31135 Hildesheim:** Modellzentrum Hildesheim, Peiner Landstr. 213;
- **31177 Harsum:** Rupert Kreye Modellbahnzubehör, Kaiserstr. 49;
- **31224 Peine:** City Kaufhaus Knolle, Bahnhofstr. 2;
- **31582 Nienburg:** Emil Twele, Langestr. 53;
- **32427 Minden:** Modellbahnen Born, Königsstr. 132 a;
- **32839 Steinheim-Sandebeck:** Siegfried Heerde, TT-Modellbahn, Leopoldstaler Str. 9;
- **33098 Paderborn:** Technik und Hobby Rainer Temme, Kamp 32;
- **33102 Paderborn:** Modellbahn-Modellbau MMZ, Inh. W. Sester, Friedrichstr. 7;
- **33332 Gütersloh:** Modellbahnladen J. Weithöner, Kampstr. 25;
- **33602 Bielefeld:** Spiel und Hobby Brauns GmbH Abt. Modelleisenbahn, Feilenstr. 10 - 12;
- **33613 Bielefeld:** Geschenke-Eck Spielwaren, Gerh.-Hauptmannstr. 21;
- **34117 Kassel:** Modellbahn Oehler GmbH, Treppenstr. 9;
- **34123 Kassel:** Spielwaren Walter Raabe, Leipziger Str. 153
- **34134 Kassel:** Treffpunkt-Eisenbahn, Frankfurter Str. 261;
- **34414 Warburg:** Modelleisenbahnen - Modellbau, Zur Diemelmühle 11;
- **35510 Butzbach:** Günter Schott Modellbahnen, A.W. Heilstraße 2;
- **35708 Haiger:** Modellbahnen, Flug- und Modellbau, Hüttenstr. 1;
- **37176 Nörten-Hardenberg:** Adolf Scheer, Lange Str. 95;
- **37235 Hessisch Lichtenau:** Kaufhaus Frank, Poststr. 12;
- **37308 Heilbad Heiligenstadt:** Roland Conrad Modelleisenbahn & Elektrotechn., Stubenstr. 11;
- **37431 Bad Lauterberg:** H. Schwickert GmbH & Co. KG Spielwaren, Hauptstr. 88-92; LGB-Station, Südharzer Modellbahnschuppen, Uwe Bierwirth, Dammwiese 4;
- **37603 Holzminden:** Streicher Modelleisenbahnen Modellautos, Wilhelmstr. 32;
- **38100 Braunschweig:** Modellbahn-Center Tiebe, Marstall 16;
- **38104 Braunschweig:** Zaade Modellbahnelektronik, Ebertallee 71;
- **38124 Braunschweig:** Modellbahnen Broders, Inh. Guido Broders Jenasteg 6;
- **38165 Essenrode:** Auto & Bahn, Modelleisenbahn & mehr, Alte Krugstr. 10;
- **38820 Halberstadt:** Modelleisenbahnfachgeschäft Bettina Hohmann, Friedrich-Ebert-Str. 34;
- **38855 Wernigerode:** Harzer Reise & Geschenkboutique im Hauptbahnhof Wernigerode, Schreiberstr. 51;
- **38889 Blankenburg:** Blankenburger Lokschuppen, Herr Noll, Lange Str. 42
- **39104 Magdeburg:** Stock & Heinze GmbH Modelleisenbahnfachgeschäft, Otto-v.-Guericke-Str.9;
- **39108 Magdeburg:** Modellbahn-Voigt Olvenstedter Str. 51;

• **39218 Schönebeck:** Fahrradgeschäft Ingo Klettke, Wilh.-Hellge-Str. 220;
• **39326 Samswegen:** Olaf Ehrlich, Ercosat, Meseberger Str. 14;
• **39343 Süplingen:** Modelleisenbahnen Barbara Pfaffenholz, Bodendorfer Str. 6;
• **39576 Stendal:** Modellbahnfachgeschäft Ehrig, Breitestr. 38;

PLZ-Gebiet 4

• **40217 Düsseldorf:** Menzel's Lokschuppen & Töff Töff GmbH, Friedrichstr. 6;
• **40625 Düsseldorf:** Modellbahn Breuer, Alter Markt 14-15;
• **40721 Hilden:** Modellbahnladen Hilden Inh. Klaus Kramm, Hofstr. 12;
• **40878 Ratingen:** Modellbahn-Auto-Laden,Inh. Wolfgang Degen, Bechemer Str. 47
• **41334 Nettetal - Kaldenkirchen:** Modelleisenbahnen und Zubehör Willy Trienes, Venloer Str. 6;
• **41460 Neuss:** Stellwerk Modellbau GmbH, Friedrichstr. 17;
• **41836 Hückelhoven:** B & T Modellspielwaren GbR, Gladbacher Str. 29;
• **42281 Wuppertal:** Modell-Eisenbahn-Club, Stütingsberg 45; Modellbahn Matschke, Inhaber Laag GmbH & Co. Vertriebs KG, Schützenstr. 90;
• **42289 Wuppertal:** Modellbahn Apitz, Heckinghauser Str. 218;
• **42697 Solingen:** Modellbahnbörse Koch u. Schui, Bonner Str. 26;
• **42699 Solingen:** Modellbahnhof, Merscheiderstr. 23;
• **44141 Dortmund:** Der Lokschuppen Modellbahnen-Autoshop, Märkische Str. 227;
• **44287 Dortmund:** Modellbahntreff W. Tack-Braunmüller GmbH, Marsbruchstr. 133;
• **44787 Bochum:** Dau-Bo-Bahn/Dau-Modell, Hemer Str. 278; Spielzeug-Paradies Wagner & Raschka OHG,Dr.-Ruer-Platz 6;
• **45145 Essen:** Modellbahn-Ecke Inh. Ursula Aschmann, Berliner Str. 29;
• **45279 Essen-Steele:** Kratz & Cramer Modelltechnik GmbH, Ruhrau 46a;
• **45476 Mülheim/R.:** Lenny's Bahnshop, Oberhausener Str. 141;
• **45479 Mülheim:** Modelleisenbahnen Euler, Grabenstr. 2;
• **46238 Bottrop:** Technoshop, Horster Str. 262;
• **46427 Emmerich:** Rail Art Video;
• **46483 Wesel:** Modellbahn Lübke, Caspar-Bauer-Str. 33;
• **47051 Duisburg:** Drehscheibe GmbH Bahn, Auto + Modell, Kuhstr. 8;
• **47798 Krefeld:** Crefelder Lokschuppen, Breite Str. 64 - 66;
• **47829 Krefeld:** Modellbahnzentrum Uerdingen, Niederstr. 83;
• **48145 Münster:** WieMo Modellbahntreff, Warendorfer Str. 21;
• **48153 Münster:** Gierse GmbH Modelleisenbahnen, Hammer Str. 27; Modellbahnen Walter Licht GmbH, Hammer Straße 157;
• **49078 Osnabrück:** JB Modellbahn-Service GmbH, Lotter Str. 16;
• **49356 Diepholz:** Wilhelm Stegmann Modellbahnen, Kohlhöfen 3;
• **49808 Lingen/Wachendorf:** Modellsport Gerd Lübbers, Mühlengraben 4;

PLZ-Gebiet 5

• **50226 Frechen:** Kiosk Parge, Freiheitsring 2;
• **50321 Brühl:** Buchhandlung Köhl, Kölnstr. 30;
• **50667 Köln:** SF-Spiel + Freizeit Handelsbetrieb GmbH, Schildergasse 46-48;
• **50827 Köln:** Lypold's Modellbahnen, Venloer Str. 664;
• **51105 Köln:** Eisenbahnmuseum Dieringhausen, Hachenburger Str. 20;
• **51107 Köln:** Lokstation Köln, Inh. Horst Franken, Rösrather Str. 47;
• **51379 Leverkusen:** Bw-Opladen Modelleisenbahnen, Düsseldorfer Str. 173;
• **51381 Leverkusen:** Spiel & Hobby Studio, Quettlinger Str. 200;
• **51469 Bergisch Gladbach:** Eisenbahn und Modellbau Klaus Spisla, Mülheimer Str. 180;
• **51645 Gummersbach:** Eisenbahmuseum Dieringhausen, Hohlerstr. 2;
• **52062 Aachen:** Modellbahn-Center Hünerbein, Markt 11-15;
• **52134 Herzogenrath:** Modellbahn B. Reichert, Bicherouxstr. 5-7;
• **52372 Kreuzau:** Drügh's Modelleisenbahnen Inh. M. Schoddel, Kreuzauer Str. 59;
• **52441 Linnich:** Brumm & Dampf Inh. Klaus Schmidt, Rurstr. 32 A;
• **53111 Bonn:** Modellbahnstation Bonn, Rosental 52; Modellbahnland Bonn-Rhein-Sieg, Inh. Winfried Lucht, Stiftsplatz 5;
• **53474 Bad Neuenahr-Ahrweiler:** Technik Fritz, Modellbau u. Eisenbahn, Wilhelmstr. 51-52;
• **53859 Niederkassel:** Müller's Modellspielwaren Shop, Spicherstr. 8;
• **55130 Mainz:** Weisenauer Modellbahnladen Harald Schuldes, Wormser Str. 91;
• **55568 Staudernheim:** Haulk's Sammlereck, Inh. Gabi Schulz, Seegasse 2
• **56070 Koblenz-Lützel:** Margot's Modelleisenbahnen, Schüllerplatz 10 - nähe alter Moselbrücke-;
• **56564 Neuwied:** Modellbahntreff K. Nesselhauf, Heddesdorfer Str. 50;
• **57076 Siegen:** Keßler's Ecke Modellbahnen - Modellautos, Inh. Kober, Siegstr. 24;
• **57399 Benolpe:** Modellbahnstübchen Karl-Heinz Heine, Bahnweg 3 - bei Palmen;
• **58135 Hagen-Haspe:** Lokschuppen Hagen-Haspe Modelleisenbahnen-Modellautos, Kölner Str. 23 (B 7);
• **58511 Lüdenscheid:** Gustav Diels Inh. Martin Knust, Werdohler Str. 5;
• **59065 Hamm:** Kremers KG Spielwaren-Fachgeschäft, Oststr. 56;
• **59269 Beckum:** Spiel + Freizeit Stöwer Vedes-Fachgeschäft, Wilhelmstr. 35 - 37; Spielwaren Schermuly, Nordstr. 6;
• **59394 Nordkirchen:** Spiele-Zug, Bergstr. 14;
• **59457 Werl:** Angelika's Modellbahn- und Spielzeugbörse, Hammer Str. 44;

PLZ-Gebiet 6

• **60311 Frankfurt:** Spielzeugkiste Häfner & Sawinski OHG, Nähe Konstablerwache, Kurt-Schumacher-Str. 31;
• **60431 Frankfurt:** PM Modellbau Inh. Ingrid Möller, Ginnheimer Landstr. 191-195;
• **63619 Bad Orb:** Peter Schauberger, Martinusstr. 16;
• **63654 Büdingen:** Modell + Technik Rainer Mäser, Bahnhofstr. 37;
• **63897 Miltenberg:** Modelleisenbahnen Seide GbR, Ankergasse 15 u. 22;
• **64283 Darmstadt:** Der Lokschuppen, Kirchstr. 18;
• **64720 Michelstadt:** Michelstädter Modellbahn-Treff, Braunstr. 14;
• **65428 Rüsselsheim:** Speed, Märklin-Fachgeschäft, Inh. Jens Andree, Friedensstraße 4;
• **65510 Idstein:** Modellbahn-Treffpunkt Homberg, Grunerstr. 16;
• **67069 Ludwigshafen:** Modell- & Spielecke Inh. Karsten Neubauer, Gernotstr. 5;
• **67071 Ludwigshafen:** Spielwaren-Fachgeschäft Werst, Schillerplatz 1;
• **67112 Mutterstadt:** Spielwaren Weinacht, Neustadter Str. 28;
• **67227 Frankenthal:** Modellbahn & Spiel Jürgen Diehl, Kopernikusstr. 16;
• **67373 Dudenhofen:** Lesen und Schreiben Herrmann, Landauer Str. 6;
• **67655 Kaiserslautern:** DiBa-Modellbahn Inh. Divivier, Eisenbahnstr. 55;
• **67806 Rockenhausen:** Schloyer Modellbahnfachgeschäft Inh. Axel Voigt, Kreuznacher Str. 9;
• **68259 Mannheim:** Roland Botsch, Ziethenstr. 54;
• **68309 Mannheim-Käfertal:** Modellbahn Treff, Dürkheimer Str. 20;
• **68519 Viernheim:** HobbyKit, Heidelberger Str. 48;
• **69214 Eppelheim:** Modellbahnen Schuhmann, Schützen-/Ecke Richard-Wagner-;

PLZ-Gebiet 7

• **70173 Stuttgart:** Spielwaren Kurtz Spiel & Freizeit, Marktplatz 10;
• **70176 Stuttgart:** Stuttgarter Eisenbahn-Paradies Inh. Gunter Heck, Leuschnerstraße 35;
• **70178 Stuttgart:** Modelleisenbahn-Center W. Schüler, Christophstr. 2/Ecke Tübinger Str.;
• **70329 Stuttgart:** Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Im Bahnhof 1 Obertürkheim;
• **71032 Böblingen:** Eisenbahn- und Modellbau Köngeter, Poststr. 44;
• **71272 Renningen:** Firma Kauffmann Radsport und Spielwaren GmbH, Leonberger Str. 8; HS Modellbahntechnik, Weil der Städter Str. 21;
• **71334 Waiblingen-Beinstein:** Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Biegelwiesenstr. 31;
• **71672 Marbach:** Adolf Schnabl Modellbahn - Elektroartikel, Marktstr. 35;
• **71732 Tamm:** Bomo Modellbahn, G. Bortlik, Schorndorfer Weg 17;
• **72127 Kusterdingen:** GK Modellbau, Weingartshalde 10;
• **73207 Plochingen:** Bahn + Spiel Inh. Eckart Kühner, Urbanstr. 10;
• **73630 Remshalden:** E + E Elektro + Eisenwaren, Wilhelm-Enßle-Str. 40;
• **73660 Urbach:** EVA H. Colberg, Dieselstr. 16;
• **73760 Ostfildern:** VS Modellbau Ing. Volker Spieth, Königsberger Str. 94;
• **74072 Heilbronn:** Böttinger Spielwaren City-Süd-Center, Südstr. 88;
• **74613 Öhringen:** Spielwaren+Modelleisenbahnen Bauer, Marktstr. 7;
• **74747 Ravenstein:** Modellbau Höhlein, Gladiolenweg 1;
• **75172 Pforzheim:** Modellbahn Seyfried, Durlacher Str. 12;
• **76133 Karlsruhe:** F. Wilhelm Döring Spiel + Freizeit + Hobby, Ritterstr. 5; Modellbahn Seyfried, Kronenstr. 24;
• **76137 Karlsruhe:** Eisenbahnlädle Jürgen Floßer, Augartenstr. 56;
• **76185 Karlsruhe:** Spiel und Freizeit, Greschbachstr. 3c;
• **76275 Ettlingen:** Pandi Spielshop GmbH, Karl-Friedrich-Str. 1;
• **76437 Rastatt:** BW-Modellbahn Service, L. Bächle, Hindenburgstr. 46;
• **76646 Bruchsal-Untergrombach:** idee + spiel Fachgeschäft Dieter Rachow, Büchenauer Str. 4a;
• **76684 Östringen:** Hees Elektrotechnik, Georgstr. 7;
• **78050 Villingen-Schwenningen:** Modellbahntreff Inh. Christoph Bernsee, Färberstr. 30;
• **78462 Konstanz:** Spiel + Technik S. Klingeberger, Kreuzlinger Str. 1-3;
• **78713 Schramberg:** Hug Modellbautechnik, Berneckstr. 26;
• **79098 Freiburg:** Spiel + Hobby Hank GmbH, Bernhardstr. 12;
• **79183 Waldkirch:** Benz Electronic Modellspielwaren, Damenstr. 20;

PLZ-Gebiet 8

• **80634 München:** Fachbuchzentrum Mario Stiletto, Schulstr. 19;
• **80992 München:** Modellbahnprofis Riffler & Ruhland OHG, Feldmochinger Str. 35;
• **81667 München:** Die Modelleisenbahn, Orleansstr. 33;
• **82110 Germering:** Auto-Modellbahn-Welt Hödl, Untere Bahnhofstr. 50;
• **83352 Altenmarkt:** Modell-Eisenbahnen Brigitte Maier, Traunsteiner Str. 4;
• **84307 Eggenfelden:** Modellbahnen von A bis Z Roland Steckermaier, Landshuter Str. 14;
• **84375 Kirchdorf:** Toys + Tech J. Beicken Modellspielwaren, Robert-Bosch-Ring 4;
• **85354 Freising:** Dutsch GmbH, Untere Hauptstr. 50;
• **85368 Moosburg a.d. Isar:** Tabakbörse Holmes (im MiniMal), Neue Industriestr. 7;
• **85599 Parsdorf:** Züge & Zubehör, W. Dauner, Dorfplatz 8;
• **85764 Oberschleißheim:** Eisenbahnparadies Oberschleißheim, Am Fohlengarten 10 B
• **88601 Messkirch:** O. Veeser Inh. Oskar Häuptle, ;
• **88630 Pfullendorf:** Der Spielzeugladen Jürgen Heilig, Hauptstr. 22;
• **89231 Neu-Ulm:** Modellbahn Sindel GmbH & Co. KG, Borsigstr. 7 - 21;
• **89275 Thalfingen:** Spielwaren Schäfer, Ulmerstr. 2;
• **89537 Giengen:** Die Bahnbude Ekkehart R. Krause, Bahnhofstr. 24 + 29;

PLZ-Gebiet 9

• **90402 Nürnberg:** Buchhandlung Emil Jakob, Hefnersplatz 8; Eisenbahn Dörfler, Färberstr. 34-36;
• **90419 Nürnberg:** Modellbahn Ritzer, Bucher Str. 109;
• **90459 Nürnberg:** Modellbahn Dietrich, Peter-Henlein-Str. 39; Modellbahntreff Inh. R. Gumpp u. K. Hertel, Wölkernstr. 34;
• **90762 Fürth:** Der Lokschuppen Inh. Thomas Friedel, Bahnhofplatz 8b;
• **91054 Erlangen:** Der Modellbahnladen Inh. Wolfgang Lind, Friedrichstr. 41; Krische-Mencke-Blaesing Universitätsbuchhandlungen, Universitätsstr. 16;
• **92729 Weiherhammer:** Modellbahn Weber, Am Bildbaum 26
• **94061 Waldkirchen:** Erwin Pollner, Marktplatz 10;
• **94315 Straubing:** Modellbahncenter, Inh. H. Riedel e. K., Am Hagen 10
• **95028 Hof/Saale:** Hofer Lokschuppen Exklusive Modellbahnen, Bahnhofstr. 25;
• **95615 Marktredwitz:** Modellbahn-Börse Hans Hofmann , Kösseinestr. 2;
• **96215 Lichtenfels:** Modellbahn Treff Inh. Horst Poltermann, Bahnhofstr. 12;
• **97437 Hassfurth:** Modellbau Kelling, Hofheimer Str. 11;
• **97842 Karbach:** Das Eisenbahnlager Marktheidenfeld, Bergstr. 14;
• **98527 Suhl:** Modellwelt Pietsch, Inh. Jürgen Pietsch, Gothaer Str. 13;
• **98530 Dillstädt:** Modellbahn-Shop Pabst, Ubernrohrerweg 4 A;
• **98574 Schmalkhalden:** Modellbauzentrum Weidenbrunn, Gothaer Str. 32;
• **98617 Meiningen:** Modellbahnshop, Inh. Hannsgeorg Meyer, Utendorferstr. 12;
• **99084 Erfurt:** Modellbahn & Zubehör Steffi Ramsthaler, Fischersand 52; Haus des Buches Carl Habel GmbH, Anger 7;
• **99086 Erfurt:** bahn & auto Inh. D.-L. Endter, Magdeburger Allee 149;
• **99310 Arnstadt:** Modellbau-Welt, Matthias Henning, Erfurter Str. 39
• **99423 Weimar:** Modellbau u. Hobby Center Nitschke, Schwanenseestr. 56;
• **99510 Apolda:** Modelleisenbahn u. techn. Spielzeug, Utenbacherstr. 41;
• **99610 Sömmerda:** Modellbau & Kreatives, Weißenseer Str. 4;
• **99752 Bleicherode:** Modellbau Grosch Bleicherode Modellbaufachgeschäft, Obergebraer Str. 25;
• **99867 Gotha:** In der City, Mönchelsstr. 23; Modellbahnfachhandel, Leinastraße 81;

Belgien

• **7850 Edingen/Enghien:** Jocadis sprl Trains & Trams Miniatures, Rue de Bruxelles, 53 Brusselst;

Dänemark

• **2860 Søborg:** Loko-Dan Import Leif Lise, Buddingevej 229;

Frankreich

• **75009 Paris:** Transmondia Librairie Ferroviaire, 48 Rue de Dovai;

China

• **Hong Kong:** Port-Link (Pacific) LTD., Unit A, 7/F, Kwai Shun Industrial Centre North, No. 51-63 Container Port Road, Kwai Chung;

Niederlande

• **2283 VJ Rijswijk:** De Wapstad Treinen & Modelbouw, Huis te Landelaan 462;
• **4845 CE Wagenberg:** De Spoorbrug Gerda en Jaap Bergmans, Dorpstraat 2;
• **5614 GB Eindhoven:** Treinhobby Speyer, Rozemarijnstraat 14 A;
• **7315 BB Apeldoorn:** Theo Wentink, Loseweg 39;
• **9466 PG Gasteren:** Locomotion-Spoorwegmodelbouw, Westeinde 21;

Österreich

• **1060 Wien:** Memoba Inh. Oliver Veith, Aegidigasse 5;
• **1070 Wien:** Hobby-Sommer Modellbaugesellschaft m.b.H., Neubaugasse 26;
• **4810 Gmunden:** Modellbahnecke, Bahnhofstraße 43;
• **4563 Micheldorf:** Hobby- und Modellbau Werl, Parkweg 3;

Schweden

• **14222 Trangsund:** Jeco AB Wholesale-Distribution, Edbovagen 22;
• **21144 Malmö:** Frank Stenvalls Förlag, Föreningsgatan 12;

Schweiz

• **2543 Lengnau:** Morep AG Modellbahnen, Jurastr. 12 A;
• **4051 Basel:** Beltrami Nachf. R. und S. Baumann, Spalenvorstadt 22;
• **4053 Basel:** Zum Lokschuppen AG, Dornacherstr. 23;
• **5432 Neuenhof:** Tivoli Hobby u. Modellbahnen AG, Züricher Str. 156;
• **8037 Zürich:** Gubelmann Modellbau, Rotbuchstr. 73;

Tschechische Republik

• **11000 Praha:** Pragomodel-Model Railroad Minishop, Klimentska 42;
• **12000 Praha 2:** Zum Eisenbahnkönig, U krále zeleznic, Mánesova 42;

Ungarn

• **H-1084 Budapest:** Deak Modell Sport, Inh. Laszlo Deak, Nemet Utca 10;

Gleichstrom-Modellbahnsammlung von Roco, Fleischmann, Piko, Gützold, Liliput gesucht. Freundliche Angebote bitte unter Tel. (02171) 366763 oder (0173) 2903578

Uralt-Eisenbahn von 1850 - 1950 gesucht. Bin interessiert an großen Dampfloks, langen Personenwagen, Bahnhöfen, Zubehör, nach Möglichkeit Spur I oder II oder III. Ich freue mich auf Ihren Anruf unter (02171) 366763.

Loks + Wagen von Rehse in Leipzig von Liebhaber gesucht (Spur I, =, oder H0). Tel. (02171) 366763

Märklin: Eisenbahn von 1850 - 1980 gesucht, gerne große Sammlung oder auch Einzelstücke sowie Zubehör Tel. (02171) 737492

H0e - 0e/m-Eisenbahn gesucht. Tel. (02171) 737492

Märklin-Digital-Eisenbahn gesucht. Tel. (0173) 2903578

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung, auch Geschäftsauflösungen, zu fairen Preisen. Tel. (06061) 921692 o. (0171) 1274757, Fax: (06061) 921693, A. Hotz **G**

VERKAUF
Loks + Wagen TT

1 Kast. CCCP 180,-; 1 Kast. Silverline 170,-; 750 Jahre Berlin 100,-; Tourist-Expr. 100,-; Zeuke S.J. + 3 Wag. 650,-; Berliner TT S.J. + 4 Wag. + Lok. 300,-; Zeuke Transitus 3-tlg. 120,-; Edelweiß 90,-; Tillig 1 K.V. 218 3 Wag. 140,- + v.A. Tel. (06741) 2769

Zeuke: BR 23, E 11, 42, 94; E-Lok-Geh., Wagen Tel. (03473) 814610

Verkaufe Tillig BR 01120 122 2137 je 120,- Euro; BR 523232 4924-8 je 160,- Euro; BR 52 grau 180,- Eur BR 86606 1615 je 65,- Euro; BR 86759 80,- Euro. Suche BR 58 BR 75.5. Alles ungefahren. Tel. (03423) 756498

TT BR 35 + 23 + 119 je 55,-; BR 56 + 254 je 49,-; BR 86 + 110 + 250 je 42,-; BR 81 + 92 + V 36 + 130 + 221 je 23,-; BR 118 + LVT + Beiw. + E 211 + 242 je 35,-; BR 110 gelb 50,-; Doppelstock 14,- 4-teil. 28,-; blau-weiß, 4-teil. 70,-; Zement 10,-; Y-Wagen 6,-; Reko 3-achs, 9,-; viele Güterw.; Kesselw. 3,-; Trafo FZ1 25,-; Tillig ICE 3-teil. 145,-; Kasten 30 Jahre TT 90,-. Tel. (0340) 2212094

Tillig BTTB, Zeuke Loks, Personenwagen, Güterwagen und Zubehör. Liste gegen Freiumschlag. Tel. (07931) 41381

Verkaufe meine Modellbahn Spur TT. Überwiegend Tillig-Neuware seit 1997 und einiges von BTTB. Loks fast alle digitalisiert. Liste gegen frankiertem Rückumschlag anfordern bei: Walter Heck, Carl-Vogt-Str. 21, 35394 Gießen oder per E-Mail: walter-heck@t-online.de

ANKAUF
Loks + Wagen TT

Suche Dampflok BR 71 ehemalige Firma Klose, auch leicht defekt, zu kaufen, evtl. auch Tausch gegen andere BR. Tel. (0341) 9806525

E 70 / EG 501 gesucht. Tel. (03473) 814610

VERKAUF
Loks + Wagen N & Z

Verkaufe N-Modellbahnsammlung Meist Vitrinenmodelle. Liste unter E-Mail: d.w.90@arcor.de oder Tel. (0171) 7994659

Piko N-Spur: BR 55 75,-; BR 65 39,-; BR 118 + T445 + BB 2200 je 20,-; Tsch. S4 25,-; S 699 28,-; Doppelstock 20,-; 4-teil 40,-; Y-Wagen 11,-; Donnerbüchsen 6,-; Güterwagen offen + gedeckt 4,-; Arnold BR 01.5 Reko mit Umlaufschürze 149,-; E218 DR Ost 130,-; BR 74 50,-; Kö. II 65,-; Roco 143 DR Ost 80,-; Piko-Weichen á 5,-; Trafo FZ1 25,-; Relais 5,-; Tastenpult 5,-. Tel. (0340) 2212094

Arnold Central Control Nr. 86029 VP 100,- Euro VHB. Arnold digital E-Lok Nr. 82309, BR 143, lt. Katalog 1999/2000 VP 70,- Euro VHB. Tel. (06151) 64684

Märklin Spur Z: Loks, Wagen, Schienenmaterial und Zubehör zu verkaufen. Liste auf Anfrage. Tel. (0172) 623 8349, Fax: (07257) 903927, E-Mail: mp.weber@t-online.de

Spur N: Hobbytr. 16061 SVT 137 Köln DR 3-teil. 119,-; 10572 BR 57 DRG 119,-; Kato: Eurostar-Set 8-teil. 159,-; 14072 DÜWAG-Straßenb. 2-teil. Reisd. Kölsch 109,-; 14616 DÜWAG-Straßenb. 2-teil. Jägerm. 89,-; 14617 DÜWAG Arbeitsw. 49,-; 73500 BR 86.200 DRG 109,-; Brawa: FA2 & FB2 3-teilig (N1040 Missouri P. od. N1041 Pensylv. od. N1043 Spokane) 109,-; N1013 F7 Pensylv. 49,-; GP38 (N1033 Florida od. N1037 Boston) 49,-; 1801 3 Kohlew. DR 50,-; 1825 3 Flachw. DB 50,-; 1416 BR 110 DR rot 65,-; 1530 VT 172 DR 2-teil. rot 139,-; Bachm.: 625-05 Amtrak Plasser EM 80G 39,-; Streamline Trolley (629-C2 Chicago T.A. od. 629-C3 Pacific E.) 39,-; Alles neuwertig! Weitere Fahrzeuge auf Anfrage, auch gebrauchte! Zentral-Station, An-, Verkauf, Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel. / Fax (030) 8736356 **G**

ANKAUF
Loks + Wagen N & Z

Suche Modelleisenbahn Spur N, Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Lok- oder Bierwagensammlung. F. Gensheimer, Postfach, 66055 Saarbrükken, Tel./Fax: (0681) 700226. **G**

Spur N: Gepflegte Sammlung od. Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Hans-Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg, Tel. (09288) 925755, Fax (09288) 9259040 oder E-Mail: wkuli@t-online.de

Haben Sie eine N-Spur-Modelleisenbahn zu verkaufen? Ich suche eine. Rufen Sie an. Tel. (02256) 695 Fax (02256) 7408

Suche Roco Spur N: Reisezugwagen SBB 1. Kl. (Nr. 24330); Speisewagen SBB (Nr. 24332); E-Lok ÖBB 10440 18-8 Euro-Design (Nr. 23464). Tel. (06151) 64684

Große Modellbahnsammlung der Spur N gesucht. Bitte unter Tel. (02171) 366763 anrufen.

Umfangreiche Spur-Z-Modellbahn-Sammlung gesucht: Tel. (0173) 2903578

VERKAUF
Loks + Wagen allgemein

LGB-Sammlung: Loks, Waggons, Gleise und Zubehör gegen Höchstgebot abzugeben. Liste gegen Freiumschlag. Knut Grehl, Bubenheim 29, 91757 Treuchtlingen, Tel. (09142) 200911

LGB: Wagen 43410, 14 x 11000, 10 x 10000, 1 x 10315, 1 x 13000, 1 x 50010, 120,- Euro. Roco H0: BR 243 70,- Euro; Kato H0: 30905, Tram Arbeitswg. 50,- Euro. Tel. (05067) 249330

H0, TT + N: Loks, Wagen, Zubehör und Material von der großen Bahn (u. a. Berliner S-Bahn), Liste (Spur angeben) gegen Freiumschlag: O. Chlebisch, Bahnhofstr. 4, 12159 Berlin oder CO-Berlin@gmx.de

ANKAUF
Loks + Wagen allgemein

Ankauf von Modellbahnen Spur Z - H0, auch Neuware und größere Sammlungen erwünscht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: (02841) 80352

H0e - 0e/m-Eisenbahn gesucht. Tel. (02171) 737492

Suche Eisenbahnen der Fa. Märklin aller Spurweiten, auch Zubehör, Einzelstücke oder Sammlungen. Freue mich über jedes Angebot. Diskrete und schnelle Abwicklung wird zugesichert. Tel. (09075) 8391 und Fax **G**

Suche alle Spurweiten und Größen. Waldemar u. Clarice Lange, Chemnitzer Str. 3, 36251 Bad Hersfeld. Tel. (06621) 78273 und Fax

Gleichstrom-Modellbahnsammlung von Roco, Fleischmann, Piko, Gützold, Liliput gesucht. Freundliche Angebote bitte unter Tel. (02171) 366763 oder (0173) 2903578

Uralt-Eisenbahn von 1850 - 1950 gesucht. Bin interessiert an großen Dampfloks, langen Personenwagen, Bahnhöfen, Zubehör, nach Möglichkeit Spur I oder II oder III. Ich freue mich auf Ihren Anruf unter (02171) 366763.

Loks + Wagen von Rehse in Leipzig von Liebhaber gesucht (Spur I, =, oder H0). Tel. (02171) 366763

Suche LGB, Livesteam + Märklin Sp. I, Einzelteile und auch Sammlung. Bitte alles anbieten. Zahle bar und hole auch ab. Tel. (02774) 912610

Märklin-Eisenbahn von 1850 - 1980 gesucht, gerne große Sammlung oder auch Einzelstücke sowie Zubehör. Tel. (02171) 737492

Märklin-Digital-Eisenbahn gesucht. Tel. (0173) 2903578

VERKAUF
Zubehör + Gebäude H0

Scharfenberg-Kupplungen, Piko für VST, 137 und 04; 10 St. 5,- Euro + Porto. Heinz Wolff, Kienbergstr. 37, 12685 Berlin, Tel. (030) 54801844 Fax (030) 54801845

Kibri 9583 Bf. Frasdorf 15,-; Kibri 9535 Bf. Achenmühle 10,-; zuzüglich Porto. Axel Polnik, Kulmbacher Str. 15 D, 95445 Bayreuth

Verkaufe Fortschritt ZT 300 rot, blau - ZT 303 rot, blau, grün und Gülleanhänger HTS 101.27 blau, grün, je 35,- Euro. Reno Bärsch, Tel. (035200) 202 21 renobaersch@aol.com

ANKAUF
Zubehör + Gebäude H0

Kibri-Postamt B-8198 Bausatz gesucht. Angebote an: Hartmut Riepen, Rehwinkel 20 B, 22149 Hamburg, Tel. (040) 6728177

VERKAUF
Zubehör + Gebäude N & Z

Marks-Metallmodelautos, PKW + LKW, Epoche II + III abzugeben. Liste gegen Rückporto. Hans Ottenstreuer, Bgm.-Dr.-Rausch-Str. 7, 25774 Lehe, Tel. (04882) 603429

VERKAUF
Zubehör + Gebäude allgemein

Gleismaterial TT: Zeuke / BTTB (Hohlprofil) mit Weichen und Bogenw.; Bemo-Flexgleis H0m, alles ungebraucht. Tel. (07232) 6120

ANKAUF
Zubehör + Gebäude allgemein

Suche Arnold: Austausch-Kupplungs-System, Art. Nr. 88901 (TT - N). Dietmar Wächtler, Wirtsmühler Str. 11, 42929 Wermelskirchen, Tel. (021 96) 84818

VERKAUF
Bücher + Zeitschriften

Verkaufe Modelleisenbahner Jahrg. 1971 bis 2003, ungebunden, komplett für 200,- Euro + Versandkosten. Hans-Joachim Böhnke, Albert-Hößler-Str. 10, 10365 Berlin, Tel. (030) 5598657

Verkaufe „Straßenbahn-Magazin" ab Jahrgang 1996, auch Einzelhefte. Preis pro Heft 3,- Euro. Manfred Edelbrock, Friedr.-List-Str. 20, 99817 Eisenach, Tel. (03691) 212486

Modelleisenbahner 2/00 bis 8/04 für nur 40,- Euro zu verkaufen (bei Selbstabholung). Günter Schmidt, Finnentroper Weg 24, 13507 Berlin, Tel. (030) 4327208

Zeitschrift „HP 1" (Kosack-Verlag), Hefte 2 bis 24 (außer 11), zusammen 125,- EUR (Neupreis ca. 13,50 EUR/ Stück!) inkl. Porto. Tel. (0228) 357804

Eisenbahn-Literatur: 200 Bücher günstig abzugeben, VB 1000 Euro. Liste 1,10 Porto. Axel Polnik, Kulmbacher Str. 15 D, 95445 Bayreuth

Eisenbahn-Magazin, kompl. von 1974 - 1997. VB 100,- Euro. Tel. (017 3) 2072532

Modelleisenbahner 1952 bis 12/04, komplett bis '92 gebunden, zu verkaufen. Tel. (05829) 1891, Fax: 1883

„Schritt für Schritt" zur perfekten Modellbahn in 7 Ordnern und Vollständigkeitsurkunde zu verk. Tel. (05829)1891, Fax: 1883

Modelleisenbahner 09/92 - 12/03, kompl. 100,- Euro (Selbstabholer). Tel. (02962) 881588

Viele Zeitschriften wie Miba, Eisenbahnmagazin, Loki, Modelleisenbahner, viele Jahrgänge, alle komplett, alle mit Klemmhefter. Sachs. Tel. (030) 8213782

Märklin-Freunde sind informiert mit Koll's Preiskatalog Märklin 00/H0. www.koll-verlag.de Tel. (06172) 3024 56 **G**

Roco-Modellbahn-Sammler-Kataloge, Loks + GWg + PWg. Tel. (06045) 1279, E-Mail: www.bestkataloge.de **G**

ANKAUF
Bücher + Zeitschriften

Suche: Heinz Schnabel: Lokomotiven Bayerischer Eisenbahnen von 1835 bis zur DRG (Transpress-Nr.: 8) 7074 und Zintl: Die alten Bayerischen. Arwed Bandorski, Frankfurter Str. 17, 61449 Steinbach/Ts.

Suche Kursbücher, Buch-, Bildfahrpläne, Zugbildungspläne DR von 1949 - 1980, Lokbeschreibungen DB/DR, Vorschriften Fahrzeugunterhaltung, Fachliteratur Lok- und Wagenkunde, Signal- und Sicherungstechnik, Weichen- und Gleisbau, alte Kursbücher europ. Ausland 1900 - 1975, DMV/Fde-Schriften über Lok, BW, AW, Strecken- und Bahnhofjubiläen, Transpress: Lokarchiv Mekklenb./Oldenbg., Baureihe 03, 44, 95, Ausbesserung von Eisenbahnwagen, Typenbuch dtsch. Lokomotiven, Kraftübertragungsanlagen Diesel-Tfz., Eisenbahn-Sicherungstechnik, 50 Jahre Leipzig Hbf., russ. und sowjet. Dampflok, Techn. Denkmale der DDR, Kleinlok und BR V 15. S. Knapp, Postf. 1407, 88308 Isny

VERKAUF
Fotos + Dias

Dampflok-Dias im Holzkasten von 1971 - 1987, DR + DB. 80 % Glasdias. VB 160,- Euro. Tel. (0173) 20725 32

Fotos von BR 211 und 212 sowie 216 und 218, auch einige Regionalbahnen. Info gegen frankiertem Rückumschlag bei: Hans-Uwe Berke, Ebelingstr. 5, 31515 Wunstorf

200 Dias Bahndienstwagen DR 150 EUR, 225 Fotos Bahndienstwg. DR 100 EUR, zusätzlich Porto. Axel Polnik, Kulmbacher Str. 15 D, 95445 Bayreuth

ANKAUF
Fotos + Dias

Suche gute Dias der Berliner S-Bahn (mögl. Altbauzüge), U-Bahn Typ E und von Ex.-DR-Privatbahnloks. Lutz Harland, Philipp.-Schick-Allee 12, 81245 München

Suche Dias von originalroten (bordeauxroten) Loks der BR 155, ex. DR 250. S. Graupner, Tel. (0172) 88268 22

Suche qualitativ gute Eisenbahnfotos (Originale) von deutschen Eisenbahnen (auch ehem. deutsche Gebiete). Gefragt sind alle Bahnmotive (Bahnhöfe, Züge, Lokomotiven etc.). Kaufe auch Sammlungen oder Nachlässe.
Chiffre M-10/38921

URLAUB

Erzgeb.-Dresden: Kleinbahnstr. Freital - Kipsdorf, z. T. nach dem Hochwasser wieder aufgebaut, Fewo, Fe.-Haus ruh., ländl. Ortsrandlage m. v. Kleintieren. Bitte HP anf. Tel. (03504) 613921 www.landurlaub-osterzgebirge.de **G**

Freudenstadt/Schwarzwald: Idyllischer ehem. Bhf. Ferienhaus, Tel. (07443) 8877 **G**

Eisenbahner aufgepasst! Ca. 20 km bis Basel..., im Schwarzwald-Dreiländereck, 2-Bett-Zimmer m. Bad/WC, inkl. Frühstück EUR 18,- pP/Tag. Rainer Kieseling, Rebweg 6, 79585 Steinen-Huesingen, Tel. (07627) 9729931 + Fax 9729930 **G**

Plandampfabenteuer Brockenbahn im Harz, Villa Regina, Fewos + DZ, insges. 18 Betten, ab 16,- Euro p.P mit Naturfelsengarten, auch Transfer z. Selketalbahn mit PKW o. Kleinbus. Tel. (039455) 218, www.ferienwohnungen-schierke.de oder www.brocken-taxi.de **G**

Fewo an der Schmalspurbahn „Molli" 200 m vom BHF Kühlungsborn-West; 7,5 min. zum Ostseestrand, bis 4 Pers., ganzjährig, ab 35,- Euro. A. Braun. Tel. (038293) 12451 **G**

DIES + DAS

Verkaufe diverses Schienenmaterial und Weichen. 600 mm Profil S10. Tel. (0173) 8661723, Größnitz (Ostthüringen).

Diverse Feldbahnfahrzeuge Spurweite 600 mm zu verkaufen. Tel. (03696 5) 64266

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahnfreunde treffen sich in Stuttgart und München beim FES e.V. Infos: Postfach 131106, 70069 Stuttgart oder www.fes-online.de

Feldbahnfahrzeuge in den Spurweiten 500 und 600 mm zu kaufen ges. Tel. (0171) 6437349

Verkaufe div. Eisenbahnzubehörteile von DR, u.a. Petroleumschlusssignal, Streckenfernsprecher, Lokbücher, Kesselbücher, Lokschilder, Fabr.-Gatt.- u. -BW-Schilder. **Chiffre M-10/39204**

Eisenbahn auf Briefmarken. Liste bebildert anfordern. W. Adam, Postfach 11 06, 82467 Garmisch. **G**

Eisenbahnfest am 9./10. Oktober 2004 zum Saisonausklang 2004 im Bw Weimar, Rosenthalstraße, jeweils von 9 bis 18 Uhr. Info: TEV e. V. , PF 100105, 99001 Erfurt. Tel. (0177) 3385415 **G**

Spur-S-Fans Achtung! 1. Deutschlandweites Stadtilm-Treffen 18./19. Dez. in Bad Liebenwerda. Ausstellung, Ideenbörse, Fahrbetrieb. Infos: Neubert, Tel. (03533) 161897

„Auf der Schiene durch Berlin" - Fernsehabend RBB 7.8.04 - Wer hat komplett aufgenommen? Ich bitte um Videokopie! Material + Portokost. Honorar. Tel. (0911) 3071402 (BA) ab 19 Uhr

Wer schenkt mir defekte H0-Fahrzeuge aller Fabrikate, auch Schrott, zum Bau eines Dioramas zum Thema Recycling und Ausbesserung von Bahnfahrzeugen, auch Gebäude div. Fabrikate werden gebraucht. Eigentlich alles rund um die Bahn. Rudolf Gavzo, Georg-Kaeß-Str. 7, 88427 Bad Schussenried

Bus & Bahn im Griff: Fahrpläne und Verspätungen - deutschlandweit - vom ICE bis zum Bus - aus einer Hand. Die umfangreiche Informationsquelle für Reiseverbindungen und Verspätungsmeldungen am PC oder von unterwegs mit dem Handy: www.oliver-s-kaiser.net

Wer verschenkt defekte LGB-Loks und Teile an einen Bastler? Michael Zimmermann-Slosharek, Mainstr. 10, 41540 Dormagen

BÖRSEN + AUKTIONEN

25. Ramsteiner Modelleisenbahnbörse: 24. Okt. 04, Haus des Bürgers, 10 - 17 Uhr. Alle Spuren. Anmeldung erforderlich. MBF Westpfalz / Küster. Tel. (06371) 42659 **G**

17.10.2004, 10 - 16 Uhr, 36093 Künzell / Fulda, Gemeindezentrum. Veranstalter: Martin Habersack, Tel. (0661) 34605, Angebot E,A,B. Fax (0661) 34212 **G**

www.freiburger-spielzeugboerse.de Samstag, 13.11.04 von 11 - 16 Uhr, Messehalle 3, Messe Freiburg im Breisgau. Info: Tel. (0761) 2922242 **G**

Am 26. September, 9 - 15 Uhr, findet der 11. Modellbahntauschmarkt für alle Spurweiten mit Börse für Gartenbahn und Großbahnen im Koberbachcentrum in Langenhessen bei Werdau/Sa. statt. Tischbestellung und Info unter Tel. (0172) 3744897 und (0177) 6901364 **G**

5. Bisinger Modellauto- und Eisenbahn-Börse 2. + 3. Okt., 10 - 17 Uhr. Eintritt frei. 72406 Bisingen, Floriansweg, im Züchterheim. Info: Tel. (07476) 1893 und Fax **G**

Modellbahnbörse am 17. Oktober 2004 und 28. November 2004 in der Zeit von 9 - 13 Uhr im Gasthaus „Zum Lindenhof", Neuendorfer Str. 70, 14480 Potsdam-Drewitz. Info: Heinz Wolff, Kienbergstr. 37, 12685 Berlin, Tel. (030) 54801844 Fax (030) 54801845 **G**

17. Heusweiler Modellbahnmarkt am 17. Oktober 2004 von 10 - 16 Uhr im Sport- und Kulturhaus, 66265 Heusweiler-Wahlschied. Info: Tel. (06806) 83493 **G**

Sonntag, den 31. Oktober (nach Terminänderung) und Sonntag, den 19. Dezember 04, Modellbahn- und Modellautobörse in der Festhalle Plauen/Vogtland von 10 - 15 Uhr. Veranstalter: K. Pohl, Eug.-Fritsch-Str. 24, 08523 Plauen, Tel. (03741) 224378 Fax (03741) 147220 **G**

Große Modellbahnbörse am 30. Oktober 2004 in der Thüringenhalle Erfurt von 9 bis 15 Uhr. Info: TEV e. V. PF 100105, 99001 Erfurt, Tel. (0177) 7924779. **G**

Dresden, 25.09.04 - Börse im Kulturpalast am Altmarkt (Galeriestr.) von 10 - 15 Uhr. Info: Steglich G., (0171) 7940676 oder Tel. (08805) 8138 **G**

23. Modelleisenbahn- u. -Autobörse am 26.09.04 in 66386 St. Ingbert-Rohrbach von 10 - 16 Uhr in der TG-Halle. Veranstalter: MEC St. Ingbert e.V. Info: Tel. (06894) 383569 ab 17 Uhr **G**

26.09.04 von 10 - 15 Uhr Börse im Syrauer Höhlenheim (bei Plauen B 282). Info: Steglich G., Tel. (0171) 9740676 oder Tel. (08805) 8138 **G**

Modelleisenbahnbörse 21.11.2004 und 06.02.2005 in 67685 Eulenbis Bürgerhaus, von 10 - 16 Uhr. Info: G. Stier, KFU Eulenbis, Tel. (06374) 707 00 **G**

Deutschlands größter Kofferraummarkt für altes Spielzeug und Eisenbahnen; 14. bis 16.10., Duisburg-Rheinhausen, Glückaufplatz. Info: Tel. (0171) 2655310. **G**

17. Regensburger Modellbahnbörse am Sonntag, den 19. September 2004 von 10 - 15 Uhr in der unteren Sporthalle des ESV 1927, Dechbettner Brücke 2. Veranstalter: Regensburger Eisenbahnfreunde RSWE e.V., Tel. (0941) 500437, www.rswe.de **G**

10. Neuwürschnitzer Modellbahn-, Auto- u. Biertruckbörse am 10.10.04 von 10 - 15 Uhr im SKZ, 09376 Neuwü., Schulstraße, Tel. (037296) 87564 **G**

25.9. 71522 Backnang-Steinbach, Dorfhalle, 2.10.; 74821 Mosbach, Alte Mälzerei, 10 - 16 Uhr, Modelleisenbahnmarkt. Info: Ehlert, Pf. 21, 74867 Neunkirchen, Tel. (06262) 918102 und Fax **G**

Greizer Modellbahn- und Spielzeugbörse am Sonntag, den 03.10.2004, im Theater der Stadt Greiz, von 9 - 14 Uhr. Info: Wolfgang Hopf, Bruno-Bergner-Str. 22, 07973 Greiz, Tel. (03 661) 670139 Fax (03661) 455649 **G**

Sommer's Modellspielzeugmärkte: 19.Sept. - 30453 Hannover, Blumengroßmarkt, am Tönniesberg, 11 - 16 Uhr, 3. Okt. - 34121 Kassel, Messehalle, Damaschkestr., 10 - 16 Uhr, 24. Okt. - 33607 Bielefeld, Blumengroßmarkt, Oldentruperstr, 11 - 16 Uhr. An- und Verkauf - Tausch von Modellbahnen, Autos, Puppen, Bären, Ü-Eier-Figuren, Blechspielzeug, etc. Reservierungen unter: Tel. (05201) 849718 o. Fax (05021) 849720 **G**

Termine für 2004 Britzer Modellbahn- und Spielzeugbörse im Gemeinschaftshaus Lichtenrader Damm 198 - 212, 12305 Berlin, von 10 bis 14.30 Uhr (Eingang Barnetstr.) Bitte beachten: Einlaß für Besucher bis 14 Uhr. 26. September 2004; 28. November 2004. Eintritt 2,- Euro; Kinder bis 14 Jahre Eintritt frei. Info unter Tel. (030) 6858650 **G**

21.11.04 Görlitz: Modellbahnbörse 9 - 14 Uhr in der Landskron-Brauerei Görlitz. Info + Tisch: Tel. (03981) 661748 **G**

9. Oktober 2004 - Modellbahn- und Spielzeugbörse des MEC Murrhardt in der Stadthalle 71540 Murrhardt von 10 - 16 Uhr mit Ausstellung der Clubanlage (300 m entf.). Info: MEC Murrhardt e.V. Tel. (07192) 936583 **G**

Regensburg-Barbing: 24.10.04 und 19.12.04 Modelleisenbahn- u. -auto-Markt von 10 - 15 Uhr in der Rathausgaststätte. Großes Angebot. Info: Tel. (09951) 2276 **G**

Modellbahnausstellung und Tauschbörse, am 27.11.2004 von 9 - 16 Uhr, in 88212 Ravensburg, Oberschwabenhalle. Ausstellung: Auf 2000 qm Modellbahnen in Spur I digital, H0 digital und analog, Spur N computergesteuert sowie eine LGB-Anlage. Tauschbörse für Eisenbahn, Modellauto, Puppen, Teddy und Spielzeug. Veranstalter: Eisenbahnfreunde Ravensburg-Weingarten e.V., Tel. (0751) 42485 Fax (0751) 42479 **G**

Original Bernauer Modellbahnmarkt am 19. September 2004 von 9 - 13 Uhr in der Stadthalle am Steintor 16321 Bernau, Berliner Str. - Nächster Termin: 21.11.2004. Tel. (030) 9446355 **G**

Prignitzer Modellbahntauschmärkte sonntags, 26.09.; 24.10.; 05.12.2004 von 9 - 13 Uhr, in 19348 Perleberg, Wittenberger Str. 67, Hotel Stadt Magdeburg, Tischbestellung bei Schmidt, Tel. (03877) 405755 **G**

10.10.2004 MEC Bergheim e.V. veranstaltet seine traditionelle Herbstbörse und Ausstellung in der Realschule Brieystr. 28, 50129 BM-Niederaußem. Kontakt: www.mec-bergheim.de oder J. Schiek, Tel. (02234) 73917, Fax (02234) 944181 **G**

7. Modelleisenbahn- und Modellbauausstellung, 2. Mal mit Börse am 27.11. und 28.11.2004 im Freihandschützenzelt am Schützenring in 37154 Northeim, jeweils von 10 bis 17 Uhr. Veranstalter: Modellbau IG Northeim e.V. Info: (05551) 65986 o. (0171) 8289135, www.mig-northeim.de **G**



Um die Trennfugen der einzelnen Elemente zu kaschieren, trägt man wässerig angerührten Gips mit dem Pinsel auf und verschleift mit Schmirgelpapier der Körnung 150.

Da das Gleis leicht bogenförmig verläuft, wurde am Außenbogen des Peco-Flexgleises ein 1x1 mm starkes Kunststoffprofil als dezente Gleisüberhöhung untergelegt und verklebt.



Punktgenau

Haltepunkte sind die einfachste Stationsform des Personenverkehrs. Eine Umsetzung ins Modell spart trotz Vorbildtreue in der Breite viel Platz.

Der Frühzug nach Pforzheim ist immer gut besetzt. Das Anfahren des direkt hinter dem Tunnel gelegenen Haltepunkts erfordert Fingerspitzengefühl.



Da das Innere des Tunnels später nicht mehr zugänglich ist, müssen die Mauerteile vorab koloriert und das Gleis eingeschottert werden.

Zur Nachbildung von Moosständen auf der Mauerkrone und am unteren Ende des Wasseraustritts trägt man mit dem Pinsel blassgrüne Farbe auf.

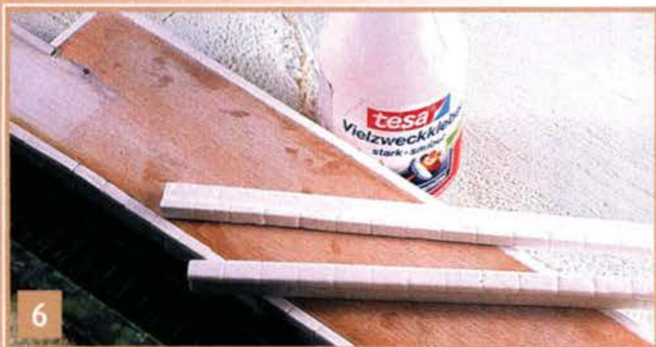




Die Treppenstufen entstanden durch Abgüsse aus Spörles Silikonformen. Die bogenförmigen Stufen werden mit einem scharfen Messer in die Hartschaumfläche eingearbeitet und mit einer dünn aufgetragenen Gipsschicht überpinselt.

Den Haltepunkt Pforzheim West wird man in der Goldstadt Pforzheim am Rande des Schwarzwaldes vergeblich suchen. Es gibt zwar eine derart bezeichnete Autobahnausfahrt, aber keine Bahnstation. Der Name Pforzheim West ist schlichtweg erfunden.

In einer Broschüre hat Norbert Sepp Pitorf, alias Pit-Peg, zahlreiche Vorschläge zu verschiedenen Bauprojekten rund um das Thema Modellbahn in Form von perspektivischen Zeichnungen veröffentlicht. Auf einer dieser Zeichnungen war eigentlich eine Ausnahmesituation dargestellt, nämlich ein Haltepunkt, der unmittelbar an eine Tunnelausfahrt anschließt. Solche Projekte wurden beim Vorbild bei beengten Platzverhältnissen verwirklicht, obwohl der Lokführer in einer Richtung nahezu blind auf den Bahnsteig zusteuerte und →



Der Bahnsteig entsteht aus 10-mm-Sperrholz, das dem Radius des Gleises angepasst wurde. Die Bahnsteigkanten sind aus Spörles Formen gegossen.

Der Hang des Tunnels wurde leicht felsig angelegt. Struktur und Form der Felsen lassen sich bereits im Hartschaum mit einem scharfen Messer vormodellieren.



eventuelle Gefahrensituationen erst sehr spät erkennen konnte.

Das 120x50 cm große H0-Diorama entstand auf 10 mm starkem Sperrholz für die Grundplatte, die Trasse und den Bahnsteig sowie 6 cm und 8 cm starken Hartschaumplatten als Geländeunterbau. Die Trasse wurde samt der 5 cm breiten Auflagefläche für den späteren Bahnsteig leicht bogenförmig ausgesägt und mit 10 cm hohen Sperrholzstücken auf der Grundplatte aufgestelzt. Das Gelände beiderseits dieser Trasse besteht aus aufgeschichteten Styrodurplatten aus dem Baustoffhandel. Hartschaumplatten verklebt man am besten mit lösungsmittelfreiem Kontaktkleber (Uhu Por). Zum Formen eignen sich große gezackte Küchenmesser und grobe Holzraspeln. Sämtliche Mauerteile, das enge Tunnelportal und die Bauteile für die Tunnelröhre entstanden durch Abgüsse aus dem Silikonform-Sortiment für Gipsplatten von Klaus Spörle (Werkstatt Spörle, Belsenstr. 19, 40545 Düsseldorf, Tel. 0211/9542217). Anstelle von Modellgips wurden im vorliegenden Fall drei verschiedene keramische Gießmassen verwendet: Keramin S, Stevaldin Weiß und Terrakotta. Das Ergebnis war bei allen dreien gleich gut, wobei die Abgüsse mit dem härteren Keramin S von Hobbyline (erhältlich im Fachmarkt für Künstlerbedarf) stets absolut blasenfrei gelangen. Wesentlich mühseliger ist dagegen das Nacharbeiten oder Gravieren, zum Beispiel beim Angleichen einer fortlaufenden Natursteinmauer. Das Kürzen von Mauerteilen gelingt durch rückseitiges Anritzen und Brechen. Damit sich das Gesteinsmuster ansatz- und fugenlos fortsetzt, träufelt man sehr dünnflüssig angerührten Gips auf die entsprechende Stelle.

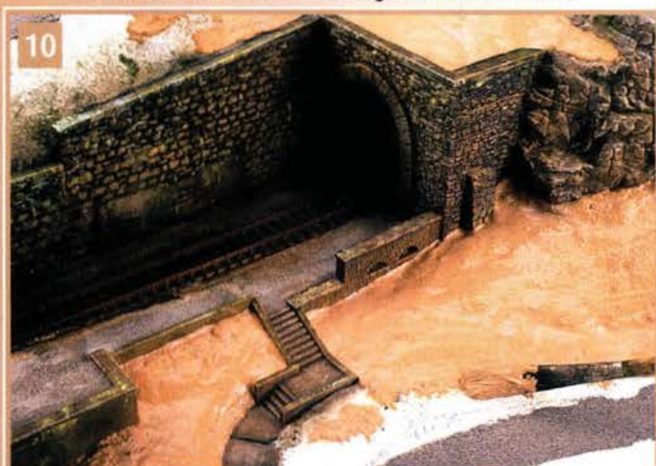
Nach dem Trocknen überschleift man die entsprechenden Stellen mit Schmirgelpapier (Körnung 150 - 220) und passt mit einer Reißnadel durch Einritzen neuer Fugen die Übergänge an. Das Verkleben der Platten geschieht mit lösungsmittelfreiem Vielzweckkleber von Tesa (blaue Klappe). Achtung: Lösungsmittelhaltiger Klebstoff (rote Kappe) frisst den Hartschaum des Unterbaus auf.

Latex-Wandfarbe kommt als Tiefengrund zum Einsatz

Die Wandteile des Tunnels sind zwar beim beidseitigen Verkleben nach oben hin offen, allerdings wäre die Öffnung zu klein, um die Wandteile nachträglich von oben her einzufärben. Aus diesem Grund verklebt man erst nur eine Seite. Bevor jetzt das Gleismaterial fixiert wird, erhält der Außenbogen eine dezente Gleisüberhöhung aus aufgeklebtem Kunststoffprofil mit einer Stärke von 1x1 mm. Als Klebstoff, auch für das Gleis, eignet sich Kontaktkleber.

Nun erfolgt die Farbgebung des Gleises sowie der Wandteile im Inneren der Röhre. Vor der Lackierung der Mauerteile mit verdünnten Ölfarben in verschiedenen braun-gräulichen Farbnuancen empfiehlt es sich, einen Tiefengrund aufzutragen. Im vorliegenden Fall wurde weiße Latex-Wandfarbe matt verwendet. Da bei diesem Diorama auch alle außen liegenden Mauerteile bereits fertig ausgestaltet waren, erfolgte deren Farbgebung im selben Arbeitsgang. Der Innenbereich des Tunnels wird wie schon erwähnt unzugänglich sein, weshalb dieses Stück Gleis jetzt bereits eingeschottert sein sollte. Für das Schaustück wurde der

Nach der endgültigen Farbgebung aller Mauerteile erhält die weiche Hartschaumfläche einen Überzug aus Modelliermasse.





Die asphaltierte Bahnsteigoberfläche und der Straßenbelag entstehen mit Granitsplitt von Asoa. Das feine Gemisch wird mit dem Pinsel aufgetragen.



Nach dem Überzug mit Modellgips folgt die Ausarbeitung der schroffen Felsstruktur mittels verschiedener Stichel und kleiner Schnitzmesser.

Vor der Farbgebung mit stark verdünnten graubräunlichen Nuancen von Ölfarben erhielt der Fels eine Grundierung mit weißer Latex-Wandfarbe.



hellgraue Granitschotter von Asoa verwendet. Nach dem Trocknen erhält das Schotterbett eine dezente Patina mit der Spritzpistole unter Verwendung schwarz-rotbrauner Ölfarbenbeize. Die Bauteile für die zweite Röhrenhälfte koloriert man am besten vor dem Einbau. Danach werden die Bauteile im gleichmäßigen Abstand zur gegenüberliegenden Wand verklebt.

Jetzt werden das Umfeld des Tunnels sowie die Oberseite mit Hartschaumplatten aufgeschichtet und in Form gebracht. Die schroffe Gesteinsstruktur rechts der Tunneleinfahrt wird vorab mit einem scharfen Baselmesser herausgearbeitet. Nachdem die Schaumstofffläche satt mit Gips eingepinselt und durchgetrocknet ist, erfolgt die Feinarbeit mit verschiedenen Sticheln und Schnitzwerkzeugen.

Nach der Grundierung mit hellgrauer Latex-Farbe (Weiß mit einem winzigen Schuss Schwarz) folgt die eigentliche Farbgebung mit dünn angerührten Ölfarben (mit Terpentin verdünnt). Tipp: Niemals mit reinem Weiß die Konturen heller wischen. Dies wirkt immer unnatürlich. Stattdessen sollte man eher warme Grautöne verwenden.

Nun entsteht der Treppenaufgang. Die kleine erhöhte Stützmauer mit den beiden bogenförmigen Durchbrüchen rechts neben dem Tunnelportal entstand im Eigenbau aus insgesamt vier miteinander verklebten 2-mm-Polystyrolplatten. Das Fugenmuster der Steinquader ist mit einem schmalen Hohlstichel graviert. Die Treppenstufen des Aufstieges sind aus Keramin-Abgüssen hergestellt.

Aus dem Spörle-Sortiment stammen die Formen für die Bahnsteigkanten. Aus einer Form lassen sich drei verschiedene Bahnsteigkanten (Backstein, Beton und Grobputz) gießen. Für diesen Bahnsteig wurden die schlichten Grobputzkanten verwendet. Da der Bahnsteig auf der Gleisseite dem Radius angepasst ist und die Kante einen leichten Innenbogen aufweist, drückt man rückseitig die mit Klebstoff versehenen Kanten auf der ganzen Länge fest gegen die Holzkante. Auf diese Weise bricht das Material und legt sich exakt an die Holzkante an. Die Bruchstellen sind nach der Grundierung mit weißer Latex-Farbe nahezu unsichtbar.

Der Höhenunterschied von der Bahntrasse zur Straße unterhalb des Bahnsteigs beträgt 4 cm. Die leichte Wölbung der Fahrbahndecke entstand durch Schleifen mit Schmirgelpapier der Körnung 40, der Feinschliff gelang mit der Körnung 80. In gleicher Weise entstand die schmale aufwärts führende Straße oberhalb der Gleisanlage.

Der Asphaltbelag, in diesem Fall Asoa-Granitsplitt, wird mit Wasser und etwas Weißleim zu einem Brei angerührt und direkt auf die Hartschaumfläche gepinselt. Nachdem der Belag durchgetrocknet ist, überschleift man die Fläche mit Schmirgelpapier der Körnung 40 (am besten mit einem Schleifblock). Ein zweiter Splittauftrag füllt letzte Unebenheiten. Danach wird die Fläche erneut geschliffen. Der Asphaltbelag auf dem Bahnsteig entsteht in gleicher Weise. Beim Überschleifen dürfen die Bahnsteigkanten nicht verletzt werden.

Die jetzt noch unverdeckten Hartschaumflächen erhalten einen Überzug aus Modellspachtel, der sich aus Holzschleifstaub, Wasser und Weißleim zusammensetzt. Der Modellierbrei wird geschmeidiger, wenn er bereits einige Tage zuvor angerührt und in einer luftdichten Kunststoffbox mit Deckel aufbewahrt wird. Die mit einem Esslöffel aufgetragene Masse verteilt man gleichmäßig mit einem mittelgro- →

Das Wartehäuschen muss mit einer Betonkonsole abgestützt werden. Beim Modell entsteht diese Konsole im Eigenbau aus Polystyrol.





Die beiden Wartehäuschen entstehen im Eigenbau unter Verwendung von Brawa-Bastelplatten und glattem Polystyrol.



Zur Darstellung von Buschwerk und kleineren Bäumen werden Filigranbüsche von Silhouette verwendet.

Die schmale Straße oberhalb des Haltepunktes wird vom Eisenzaun mit Betonpfosten der Firma Faller abgestützt.



ßen, flachen Malerpinsel. Zur Gestaltung der Grasflächen werden verschieden gefärbte Grasfasern der Firmen Heki und Noch verwendet. Damit der Bewuchs realistisch wirkt, werden vorab verschiedene Mischungen vorbereitet. Das Mischen selbst gelingt am besten durch kräftiges Schütteln in einem leeren Gurken- oder Marmeladenglas. Das verschlossene Glas dient später gleichzeitig zur Aufbewahrung.

Wer die Möglichkeit hat, sollte hierfür ein Elektrostat genanntes Begrasungsgerät verwenden, denn nur mit diesem stehen die Fasern anschließend wirklich senkrecht. Der verdünnte Weißleim sollte keinesfalls deckend aufgetragen werden, da sonst die Fläche schnell einer Grasmatte gleicht. Wesentlich natürlicher wirkt der Bewuchs, wenn man wenig Weißleim leicht über die raue Oberfläche des Geländespachtels streicht. Allerdings muss dann sehr schnell gearbeitet werden, da die dünne Leimschicht sehr schnell trocknet. Am besten begrünt man kleinere Flächen, wartet kurz, bis der Leim eingetrocknet ist, und saugt die überschüssigen Fasern mit einem Staubsauger vorsichtig auf. Ein über den Sauger gestülpter Damen-Nylonstrumpf fängt die Fasern auf, so dass praktisch kein Abfall anfällt und die aufgefangenen Fasern wieder verwendet werden können.

Die verwendeten Fasermischungen sollten farblich nicht stark voneinander abweichen, damit der Bewuchs nicht zu fleckig erscheint. Für die Begrünung eines Dioramas sind mehrere Arbeitsgänge notwendig. Für die erste dünne Schicht kommen ausschließlich kurze Fasern zum Einsatz. Besonders glaubhaft wird die Grasfläche, wenn der Erdboden, in diesem Fall die ockerbraune Modelliermasse, diffus durchschimmert. Akzente am Straßen- und Wegrand setzt man mit unregelmäßig angeordneten Grasbüscheln, die mit wenig Leimpunkten zu befestigen sind. Für diese Büschel verwendet man am besten auch nur kurze Fasern oder mischt nur geringe Anteile längerer Fasern bei. Die Farbe der Büschel darf ruhig einem saftigen Grün entsprechen, während man den restlichen Fasern geringe Mengen Strohgelb von Noch beimischt.

Für die Darstellung von Unkraut und Buschwerk eignen sich die so genannten Filigranbüsche von Silhouette (Silhouette Modellbahnzubehör, Albert Rademacher, Tel. 08142/6526611, Internet: www.mininatur.de). Die Fichten entstanden im vorliegenden Fall aus Bausätzen von Silhouette, andere Bäume wuchsen im Eigenbau unter Verwendung von echten Wurzeln.

Die Wartehäuschen entstehen im Selbstbau aus Polystyrol

Für das Schaustück werden zwei Wartehäuschen benötigt, nämlich eines für die Fahrgäste der Bahn und eines als Bushaltestelle. Die Wartehäuschen bastelt man aus Zubehörplatten von Brawa sowie feinen Kunststoffprofilen von Evergreen. Mit den Profilen werden die Innenkonstruktion sowie die Dachsparren dargestellt. Die Dachdecke entsteht aus 0,5-mm-Polystyrol. Zudem erhält die Rückseite des Bahnwartehäuschens eine Verglasung mit transparenten Brawa-Zubehörplatten mit Fenstersprossen. Aus Platzgründen musste zur Aufstellung des

Die Felder werden mit weißer Farbe, zum Beispiel von Revell, ausgemalt, danach wird das Tamiya-Klebeband abgezogen.







Der Straßenbelag aus Splitt wird durch Schleifen der Einbuchtung der Haltestelle angeglichen.

Im Abstand der Pfosten sind Löcher von 0,7 mm Durchmesser von Hand zu bohren.



Fotos: J. Chocholaty

Wartehäuschens ein Betonsockel angefertigt werden. Die 5-mm-Grundplatte wird von drei 5x5 mm starken Vierkantprofilen abgestützt. Mit zahlreichen Rissen und rauer Oberfläche versehen, gleicht das Stützwerk nach der Lackierung einer Betonkonstruktion. Um den Bahnsteig gegen die Straßenseite zu sichern, wird ein Eisengeländer benötigt. Filigrane Geländerstützen gibt es zum Beispiel von Petau (Paul Petau Modellbau, Mozartstr. 3, 59872 Meschede, Tel. 02903/7545) Bavaria (Bavaria, Brunnauer Weg 44, 91154 Roth, Tel. 09171/60951) oder Weinert (Weinert Modellbau, Mittelwendung 7, 28844 Weyhe/Dreye, Tel. 04203/9464, Internet www.weinert-modellbau.de). Im vorliegenden Fall wurde der 0,5-mm-Handlauf in gleichmäßigen Abständen mit den Petau-Geländerstützen verlötet. Zum Einfärben eignet sich Pariser Oxyd aus dem Schmuckbedarf.

Die obere Straße wird mit dem „Eisenzaun mit Betonpfosten" von Faller gesichert. Dabei entgratet man die Pfosten, die alle einen leichten Versatz aufweisen, und betupft sie mit dem hellgrauen Haftgrund von Weinert. Auf diese Weise entsteht eine leicht raue Oberfläche. Die richtige Patina verwitterten Betons, mit Schmutz und Rostspuren der Eisengeländer, entsteht mit dünn aufgetragenen Öl- oder Acrylfarben.

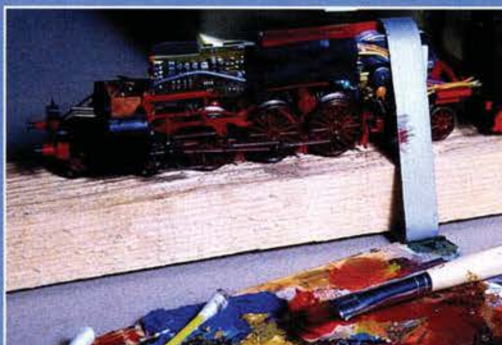
Zur weiteren Ausgestaltung fanden das wunderschöne Modell der älteren Telefonzelle sowie die als Bausatz erhältlichen Bänke von Brawa Verwendung.

Mehr Ausschmückungsdetails wären für einen einfachen Haltepunkt zu viel des Guten. Schließlich soll die Einfachheit auf den Punkt gebracht werden. *Jörg Chocholaty*

Der Frühzug hat den Haltepunkt verlassen. Bis zur Einfahrt des Gegenzuges werden nur gelegentlich vorbeikommende Autos die Stille unterbrechen.



Um Berührungen des Modells zu vermeiden, halten Blechstreifen die Lok während des Farbauftrags.



Erster Schritt: Mit Ölfarben und weichem, aber nicht haarenden Pinsel wird das Fahrwerk vorbehandelt.



Vor und nach dem Einsatz der Farben ist das Reinigen der Räder mit Waschbenzin die gebotene Pflicht.



Staubtrocken aufgetragen: Farbpigmente verschmutzen den Kessel, die Umläufe und auch das Führerhaus.



Angesichts der professionell aufgetragenen Betriebsspuren fällt die grobe Gestaltung von 18 473 kaum noch auf.

Kompromiss der Vernunft

Nicht bei allen Loks empfehlen sich aufwendige Detaillierungsarbeiten. Eine farbliche Überarbeitung optimiert dagegen das Aussehen sinnvoll.

Die Maffei-Konstruktion S 3/6 gilt als Königin bayerischer Dampflokomotiven schlechthin.

Bereits 1972 erschien bei Märklin das erste H0-Modell, dessen Grundkonstruktion bis zum heutigen Tage erhalten blieb. Heute verführt allein die Metallbauweise und jene sprichwörtliche Robustheit zum Kauf der Lok. Wegen des zu erwartenden hohen Arbeits- und Kosten-Aufwands verbieten sich tiefe Eingriffe in die Detailierung. Mit Farbe allerdings lassen sich Effekte erzielen, die die Gestaltungsmängel in den Hintergrund treten lassen.

Wer das Vorhaben in Angriff nimmt, zerlegt zunächst seine Lok in die beiden Hauptkomponenten Gehäuse und Fahrgestell. Mit Reinigungs- oder Feuerzeugbenzin getränkte Wattestäbchen säubern Räder, Gestänge und Lokomotivrahmen von Schmierölresten. Lediglich in den Lagern der Steuerungsteile sollte Schmiermittel verbleiben, um einem Verkleben bei den nächsten Arbeitsgängen vorzubeugen.

Pastöse Künstler-Ölfarben auf Sonnenblumen- oder Lein-

öl-Basis werden von verschiedenen Herstellern angeboten. Sie bestehen aus in einem Pflanzenölfirnis angeriebenen, ursprünglich trockenen Farbpigmenten, welche inzwischen von vielen Modellbahn-Zubehörfirmen als so genanntes Verwitterungspuder für teures Geld angeboten werden.

Kaum ein moderner Kunstharzlack haftet so gut wie vollständig durchgetrocknete Ölfarbe. Diese Eigenschaft in Verbindung mit ihrer chemischen Unbedenklichkeit zeichnet jene klassische Farbe als für den Modellbau ideal geeignet aus, wäre da nicht ihre extrem lange Trocknungszeit. So sind beispielsweise im extrem dicken Farbauftrag des Malers Vincent van Gogh die inneren, inzwischen hermetisch eingeschlossenen Schichten bis zum heutigen Tage nachweislich noch immer nicht trocken... Doch keine Angst: Mit der bei der Patinierung unserer S 3/6 angewandten Öl-Technik kann man schneller weiterarbeiten.

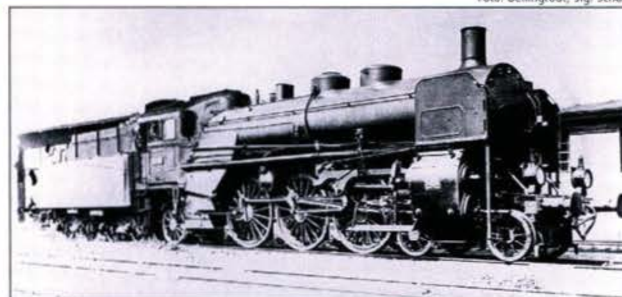
Man startet mit der Verschmutzung des Fahrwerks, bei der ein nicht haarender und relativ weicher Pinsel als Werkzeug dient. Mit schwach sikkativhaltigem Malmittel verflüssigte Schmutz-Ölfarbe (eine Mischung aus Schwarz, Rotbraun und Ocker) wird gleichmäßig lasierend aufgetragen. Das Malmittel ermöglicht den Auftrag einer etwas dickeren, die spätere Belastbarkeit erhöhenden Schicht, ohne Einbußen in Transparenz und Trocknungsdauer, da das beigemischte Kobaltsikkativ das Trocknen beschleunigt. Es sei ausdrücklich davor gewarnt, übermäßig viel Malmittel zu verwenden: Es entsteht dann eine klebrige Schicht, wie bei hochglänzendem Klarlack, die nicht verdunstet! Also sollte der Modellbahner die Ölfarbe keinesfalls satter aufbringen als eine gewöhnliche Lackschicht.

Die Ölfarbe trägt man immer verdünnt auf

Hauchdünn erfolgt dann der Auftrag stark verdünnter Ölfarbe im Bereich des Zylinderblocks, am Tenderfahrwerk und im Bereich des Tendergehäuses. Als Verdünnungssubstanz zieht man nicht Malmittel, sondern gewöhnliches Feuerzeugbenzin heran, wie es zuvor auch schon zur Reinigung benutzt wurde. Zunächst erhalten aber Kessel und Führerhaus als Extra-Komponente eine Farbbehandlung. Die dabei auftretenden scheckigen Effekte werden sicher so manchen experimentierfreudigen Leser begeistern, erkennt man solche Betriebsspuren doch auch auf alten Farbfotos wieder. Wer will, kann in diesen Bereichen natürlich auch die vollkommene Trocknung der Ölfarbe (maximal etwa drei Wochen) abwarten und auf weitere Behandlungen verzichten. Im Falle unserer 18 473 streben wir jenen um einiges stärker vom rauen Betriebsdienst gezeichneten Erhaltungszustand der letzten Einsatzjahre an. Damals beschränkte sich die karge Pflege auf eilige Streicheleinheiten mit Putzwolle des Lokpersonals. Weite Bereiche der ermatteten Lackierung waren mit Rußpartikeln und Flugrost übersät.

Die Ölfarbe dient nur als Haftgrund für die weitere Feinarbeit. Normalerweise gilt unter Kunstmalern der Grundsatz, Ölfarbe müsse stets die →

Foto: Bellingrodt, Slg. Schulz



18 429 präsentiert sich hier im Zustand der frühen 1930er-Jahre.



Gänzender Unterschied: Frisch aus der Schachtel kommt die 18 473.



Für die Feinarbeiten eignen sich neben herkömmlichen Acryl- auch Airbrush-Lacke.



Übertriebene Spuren von nassem Öl und trockenem Kalk sollte man unbedingt vermeiden.



Schmierlappen-Effekt durch Bürsttechnik: Der eine Pinsel trägt Farbe auf, der andere poliert.



0,35-mm-Pappstreifen und Profile von Auhagen-Geländern bilden den Tender-Aufsatz.



Durch mehrfaches vorsichtiges Biegen lässt sich die Kupplungsdeichsel in der Länge stauchen.



Die Cellon-Verglasung wird durch passend gefeiltes 1-mm-Plexiglas ersetzt und mit Klarlack verklebt.

oberste Schicht eines Gemäldes bilden, da auf ihr, vom Schlussfirnis abgesehen, nichts haften würde. Soweit ist jene Regel auch richtig, aber wir warten das Durchtrocknen der Schicht nicht ab.

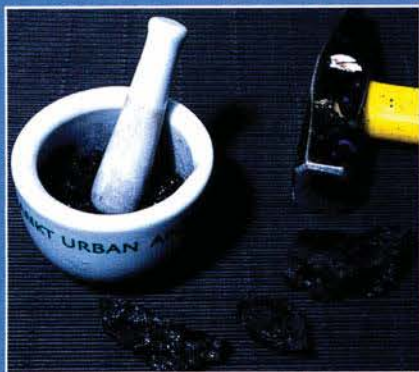
Zwei bis drei Tage nach dem Auftrag ist die Oberfläche der recht festen, aber dennoch elastischen Ölfarbe noch klebrig, weshalb die Lagerung der Lok in einem staubarmen Raum zu bevorzugen ist.

Künstler-Pigmente sind noch älter als die Öl- und Temperamalerei selbst: Bereits steinzeitliche Zeichnungen an Höhlenwänden wurden mittels ihrer direkten Vorläufer, den Naturfarben, koloriert. Als Beispiele hierfür seien Blütenstaub, Kohle oder Kreide genannt. Auch die heute im Künstlerbedarf erhältlichen Pigmente basieren teils noch auf speziellen natürlichen Substanzen wie beispielsweise diversen Oxiden.

Die Pigmente trägt man mit dem Pinsel auf

Allgemein durchgesetzt hat sich bisher das Aufbringen der im Zubehörbedarf erhältlichen Verwitterungspuder direkt auf eine recht frische Lackschicht, wo sie dann in der Regel allerdings eher weniger gut haften. Wer bereits Erfahrungen mit dieser Technik gesammelt hat, wird die bessere Kompatibilität der trockenen Farbpigmente mit dem noch klebrigen Ölfirnis erst richtig zu schätzen wissen. Flächendeckend satt werden die staubigen Partikel aufgenommen. Glanzstellen bleiben völlig aus. Dennoch lässt sich die Lokbeschriftung mit dem Borstenpinsel mühelos freikehren. Zum Pigmentauftrag selbst empfiehlt sich ein weicher Haarpinsel. So imitiert man Bremsstaub, Flugrost. Ein Vorbildfoto hilft hier, etwaigen Übertreibungen Einhalt zu gebieten. Ruß auf dem Kesselscheitel kann auch mit auf feinem Schleifpapier zerriebener Kohle dargestellt werden; so muss man nicht immer alle Pigmente fertig in großen Mengen horten. Mittlere und hellere Farbtöne braucht man in der Regel öfter als Schwarz. Helle Bereiche der Patinierung dürfen im Zuge dieses Arbeitsgangs ruhigen Gewissens leicht überbetont werden, da sie bei der späteren Fixierung wieder deutlich nachdunkeln! Selbstverständlich gilt noch immer: Das Berühren mit den Pfoten ist verboten...

Das Innovative dieser Technik erschließt sich im nächsten Arbeitsgang: Unsere Alterung mittels Pigmenten fungiert nebenbei noch als notwendige Brücke zwischen Ölfarbe und abschließendem Überzug aus mattem Kunstharz-Klarlack aus der Spraydose, dem jene fest in die klebrige Ölfarb-Oberfläche eingebetteten trockenen Partikel einen sicheren Haftgrund bieten. Alles verbindet sich so zu einer äußerst grifffesten Einheit. Sie wird vom Handschweiß weit weniger angegriffen als beispielsweise matter Revell-Klarlack. Da sieht man auch gerne mal über die gröbere Struktur des Sprühnebels hinweg. Die Makro-Aufnahmen des Kesselscheitels sprechen für sich. Es empfiehlt sich das zügige Übernebeln aus ungefähr 30 bis 40 Zentimetern Entfernung, das, je nach Geschmack, eine seidenmatte bis



Echte Kohle zerkleinert man und fixiert sie mit Wasser-Weißleim-Gemisch.



Einzelne Brennstoffbrocken klebt man mit mattem Klarlack neben den Kohlekasten.



Die Löcher für die Griffstangen entstehen mit einem 0,5-mm-Bohrer. Vor der Brünierung der Stangen sollte ein Probe-Einbau erfolgen.

extrem matte, fast körnige Oberfläche ergibt. Vorversuche an anderen Objekten sind aber ratsam!

Wer viel Zeit hat, lässt an dieser Stelle die Arbeiten am Modell mehrere Wochen ruhen. Mindestens drei Tage Aushärtungszeit darf man allein schon dem Kunstharzlack gönnen, ganz gleich, was auf der Dose steht. Denn auch ein an und für sich trockener Lack kann noch weich sein und ist dann unter Umständen unserer Abschlussbehandlung noch nicht gewachsen.

Diese geschieht in so genannter Plaka-Bürsttechnik: Ein gewöhnlicher Haarpinsel trägt stark wasserverdünnte schwarze bis bräunliche Plakafarbe →



Die Wasserpfütze bringt man rund um die Einfüllklappe mit Hochglanz-Klarlack auf.



Ungepflegt präsentiert sich das Fahrwerk (re.). Auf dem Tender liegen diverse Kohle-Brocken.





Die fertig zusammengebaute Lokomotive rollt zur ersten Probefahrt durchs Heimat-Bw.



Neue Führerstandsfenster, Kohlekastenaufsatz und der verkürzte Lok-Tender-Abstand stehen 18 473 gut.

Fotos: Gauß

auf, die man dann kurz antrocknen lässt und dann mit einem Borstenpinsel bürstend bearbeitet. Für die ansonsten äußerst stumpf auftrocknende Farbe auf Kaseinbasis hat dies zur Folge, dass sie an der auf diese Weise polierten Oberfläche einen nahezu metallisch-öligen Glanz entwickelt, in den Vertiefungen aber rußig matt bleibt – ideale Eigenschaften für die Anwendung im Bereich des vom Lokpersonal notdürftig gepflegten Dampflokkessels! – Vertiefungen dürfen stets in ihrer plastischen Wirkung unterstützt werden. Aus diesem Grunde sollte für sie immer eine dunklere Farbe als die der Fläche um sie herum verwendet werden. Das gilt vor allem bei derart flach gravierten Modellen wie Märklins betagter S 3/6. So bedarf beispielsweise die Stellstange ihrer Steuerung genauso dringend illusionsmalerischer Unterstützung wie die angeformten Sandfallrohre. Abstand sollte man allerdings von einer weiteren Farbbehandlung der ohnehin viel zu flachen Vorbild-Kupplungshaken und der Bremsschlauch-Imitationen an den Pufferbohlen nehmen: Hier würde Negatives nur unnötig betont. Echte Abhilfe schüfe in diesen Bereichen einzig die Zurüstung freistehender Teile. Gräuliche Kalkreste veredeln hingegen die Wasserkasten-Oberfläche des Schlepptenders, eine kleine Pfütze neben der Einfüllklappe erinnert dezent an das letzte Wasserfassen. Sie entsteht einfach aus hochglänzendem Klarlack. Echte Kohle im Tender wirkt unnachahmlich gut. Man zerkleinert Kohle mittels Hammer und Mörser. Geklebt wird der trocken aufgebrachte Brennstoff mit Weißleim-Wasser-Gemisch. Nun sollte nur noch der Steuerungsbereich öliger erscheinen. Dessen Komponenten erhalten ihre Verfeinerung mit einer Mischung aus hochglänzenden Revell-Lacken der Farbtöne Aluminiummetallic, Braun, Schwarz und etwas Kupfermetallic. Zum Abschluss der Farbbehandlung wird mit einem struppigen Borstenpinsel noch eine rußige Spur mattschwarzer Plakafarbe auf den Kesselscheitel getupft.

Damit endet die kleine „Superung im Rahmen der Vernunft". Betriebsorientierte Modellbahner schätzen den glaubwürdigen Auftritt der alten Dame. Geleckt aussehende Modelle stehen in Vitrinen schließlich genügend herum.

Michael Robert Gauß

Werkzeug/Material

- Künstler-Ölfarben: Schwarz, Erdfarben, Feuerrot
- Malmittel zum Verdünnen der Ölfarbe: z.B. Talens Nr. 83
- Künstler-Pigmente: Weiß, Schwarz, div. Rotbraun-, Ocker-, Brauntöne
- Hochwertige Borsten- und Haarpinsel unterschiedlicher Stärken.
- Reinigungs- und Waschbenzin
- Pinselreiniger (Terpentinersatz)
- Revell-Kunstharzlacke in den Farbtönen Aluminiummetallic, Schwarz, Braun, Kupfermetallic, matter und hochglänzender Klarlack
- Revell-Verdünnung
- Schwarze und braune Plaka-Farbe
- Seidenmatter Sprüh-Klarlack auf Kunstharzbasis

Erfahrungen mit Eberflex

Das Kunststoffvlies aus dem Malerbedarf dient der Gleisreinigung.

■ Das in Heft 8/2003 in der Rubrik Basteltipps vorgestellte Eberflex-Material eignet sich sehr gut zur Reinigung der Gartenbahn-Schienen von Hand, da es die Ablagerungen auf den Messingprofilen restlos beseitigt. Ein Schienenreinigungswagen sollte eine mobile Schienenreinigung ermöglichen. Das der Reinigung dienende Vlies wird zwischen zwei Metallplatten eingespannt. Der Schleifkörper ist federnd an vier Punkten aufgehängt. Nach unten gebogener Federdraht sorgt für einen sanften Andruck auf die Schienen. Was mit Filz als Reinigungsmaterial sehr gut funktionierte, warf mit dem Eberflex-Kunststoffvlies Probleme auf. Trotz Feinjustage am Waggon verhakt sich das Material gerne an den Weichenzungen, -Herzstücken und Radlenkern und bringt den Waggon zur Entgleisung. Fazit: Bei Handarbeit ist das Material sehr empfehlenswert, unter dem Schienenreinigungswagen weniger.

Eberhard Straube



Der vielfältig justierbare Schleifaufsatz gewährleistet zuverlässige Reinigung der Gleise, allerdings nur mit Filz (Bild).



Fotos (2): E. Straube

Des erhöhten Rollwiderstands wegen sollte dem Schienenreinigungswagen ein zugkräftiges Triebfahrzeug vorgespannt sein.

Kappen-Parade

Zur Sicherung am Gleisbildstellwerk dienen Plastik-Kappen.

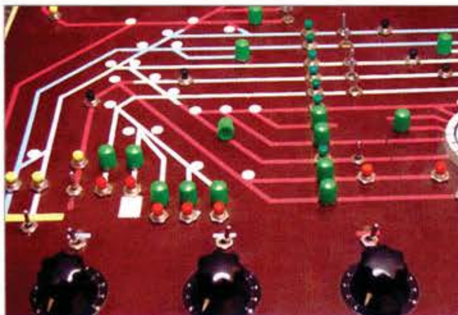


Foto: H. Petsch

Wer keine Gleisbesetztmelder installieren will, findet mit den Plastik-Kappen eine preiswerte Möglichkeit der Sicherung.

■ Bei dem im Eigenbau entstandenen Gleisbild-Stellpult mussten die Stelltasten gegen versehentliches Drücken gesichert werden. Da der Einfachheit halber keine Gleisbesetztmelder verwendet wurden, zeigen am Stellpult Plastik-Kappen, die über die Stell-Taster gestülpt werden, an, dass das Gleis besetzt ist. So ist eine versehentliche Betätigung nicht möglich. Es kommen Ventil-Schutzkappen von Autoreifen zum Einsatz.

Hans Petsch

Milchglas adé

Mit einem einfachen Klebestreifen werden milchige Scheiben durchsichtig.

■ Etliche vorwiegend ältere Fahrzeuge weisen Milchglasscheiben auf, die den Blick aufs Innenleben verhindern. Als Beispiele seien Märklins Schienenbus oder Fleischmanns Ae6/6 genannt. Wer das Fahrzeug innen verfeinert, wünscht sich aber doch etwas mehr Durchsicht. Dazu klebt man einfach innen einen Streifen Tesafilm gegen die Verglasung und schon sieht man klarer. Wenn man den Streifen wieder abzieht, werden die Scheiben erneut milchig.

Peter Bräuer



Foto: P. Bräuer

Links der Original-Märklin-Triebwagen mit Milchglasscheiben, rechts ein zum Indusi-Messwagen umgebauter mit Sicht ins Innere.

Gutes Geld für Ihren Tipp



Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal ist ein Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar für den Druck sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie für eventuelle Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag. Die Adresse:
**MEB-Verlag GmbH
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps
Biberacher Str. 94
88339 Bad Waldsee**

TERMINE + TREFFPUNKTE

VORBILD

Dauerfahrbetrieb

Vulkanexpress Brohl – Oberzissen – Engeln, jew. Di, Do, Sa/So, Kapellenstr. 12, 56651 Niederzissen, Tel. (02636) 80303, www.vulkan-express.de.

Kohlebahn Meuselwitz – Regis-Breitingen, jeden So, Verein Kohlebahnen e.V., Fa. Dr. Waldenburger, (034343) 70740.

Tiroler Museumsbahnen in A-Innsbruck, jeden Sa, www.tmb.at, Tel. (0043 5244) 64832.

Kandertalbahn, jew. So; 19.09. Chürbsefest, 10.10. Sauserfest in Wittlingen, 26.09. Töpfermarkt in Kandern; www.kandertalbahn.de, Tel. (07626) 972356.

Eifelquerbahn Gerolstein – Kaiseresch, jew. Sa, So und feiertags, www.eifelquerbahn.de, Tel. (06591) 9829255.

Parkeisenbahn „Syratal" in Plauen/Vogtland, Fahrbetrieb Di - So und feiertags, Tel. (03741) 22560.

Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, Mi, Fr 10 - 17 Uhr, So, Feiertage 10 - 15 Uhr, So 03.10. Museumszug im Ruhrtal; www.eisenbahnmuseum-bochum.de, Tel. (0234) 492516.

Noch bis So 03.10.

Buckower Kleinbahn Müncheberg – Buckow, Sa, So und feiertags, www.bf-buckow.de, Tel. (033433) 15251.

Bruchhausen-Vilsen – Asendorf, jew. Sa/So, Tel. (04252) 93000, www.museumseisenbahn.de.

Noch bis So 17.10.

Berliner Parkeisenbahn, Di - Do (Sept.) und Sa/So; Di - So 05.10. - 10.10. und 12.10. - 17.10. Sonderfahrplan; www.parkeisenbahn. de, Tel. (030) 5389260.

Noch bis So 24.10.

Preßnitztalbahn Jöhstadt – Steinbach, jew. Sa/So, IG Preßnitztalbahn, Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, www.pressnitztalbahn.de, (037343) 80800.

Küstenbahn Norden – Dornum, jew. So, Museumseisenbahn Ostfriesland e.V., PF 100246, 26492 Norden, Tel. (04931) 169030, www.mkoev.de.

Sauschwänzlebahn, Mi, Do, Sa/So, www.sauschwaenzlebahn.de, Tel. (07702) 477604.

Sa 18.09.

Rhein in Flammen, von Gießen nach Oberlahnstein, mit Schiff nach St. Goar, www.oef-online.de, Tel. (06406) 6506.

Spreewaldfahrt von Löbau nach Lübben, im Spreewaldkahn nach Lübbenau, www.ostsaechsische-eisenbahnfreunde.de, Tel./Fax (03585) 219378.

Feuer, Eisen, Schwarzes Gold, Schienenbus über Werkbahnen, Tour de Ruhr, Tel. (0203) 4991919, auch Sa 09.10.

Durchs Nasse Dreieck, mit T 175 der BHEF von Hamburg-Harburg nach Stade und Fahrt über Anschlussbahnen. (1)

Leipzig – Jöhstadt – Fichtelberg, www.eisenbahnmuseum-leipzig.com, Tel./Fax (0341) 9682514, auch Sa 02.10.

Fest in Mühldorf mit Fahrzeugen der PEF, www.passauer-eisenbahn.de, Tel. Jacobs (0851) 54558.

Stadtfest in Würzburg, Pendelfahrten Veitshöchheim – Ochsenfurt, www.dgeg.de, Tel. Hufsky (09321) 22184.

Sa 18.09. und So 19.09.

120 Jahre Radebeul – Radeburg, 30 Jahre Traditionsbahn, www.traditionsbahn-radebeul.de, Tel. (0351) 46148001.

100 Jahre Tw 222 in Stuttgart-Zuffenhausen, Sa 12 - 18, So 11 - 18 Uhr, www.shb-ev.de, Tel. (0711) 8266490.

3. Gölzschtalbrücken-Nostalgiefest und Bahnhofsfest in Zwickau Hbf, Tel./Fax (03765) 612132.

So 19.09.

Dampfzug-Pendelfahrten Tübingen – Rottenburg – Horb mit 01 519, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de, Tel. (07071) 76744.

Preuß. Oldendorf – Bohmte mit 89 6237, www.vereine.minden.de/ mem, Tel. (0571) 580337. Auch So 17.10.

Dampfzüge mit den OEF und ZVON zum Verbundtarif, www.ostsaechsische-eisenbahnfreunde.de und www.entdeckertag.de, Tel./Fax (03585) 219378.

Der Reviersprinter unterwegs auf der Ahaus-Alstätter Eisenbahn. (2)

Feldbahnen im Nassen Dreieck, Busexkursion ab Buxtehude. (1)

Mit der Bönnschen Bimmel unterwegs, nach Godesberg und Honnef. (1)

Donautaler, von Passau nach Aschach, weiter mit Dampfschiff, www.passauer-eisenbahn.de, Tel. Jacobs (0851) 54558.

Fahrbetrieb auf der Muttenthalbahn, Zeche Theresia Witten, www.muttenthalbahn.de, Tel. (0177) 4938504.

Sa 25.09.

Von Cottbus zum Weinfest nach Meißen mit 35 1019, www.lausitzerdampflok-club.de, Tel. (035601) 56254.

Fotosonderfahrt mit V 65 001 Osnabrück – Oldenburg, www.asm-muenster.de.

Sa 25.09. und So 26.09.

Dampflokfest in Staßfurt, jew. 9 - 17 Uhr, www.eisenbahnfreunde-stassfurt.de, Tel. (03925) 383800.

Schweizer Dampftram in Bern, www.dampftram.ch, Tel. (0041 31) 3218880. Auch So 10.10. und Sa 23.10.

Fahrtage zum Herbstfest bei der Straßenbahn Naumburg, www.ringbahn-naumburg.de, Tel. (03445) 776396.

Tag der off. Tür bei der AG Märkische Kleinbahn, Bf Berlin-Lichterfelde, Goerzallee 313, Sa 12 - 18, So 10 - 18 Uhr.

Sa 25.09. bis So 03.10.

Festwoche 100 Jahre Steilstrecke Ilmenau – Rennsteig – Schleusingen, www.rennsteigbahn.de, Bf Rennsteig, 98711 Schmiedefeld.

So 26.09.

Dampfbetrieb beim „Wilden Robert" Oschatz – Kemmlitz, www.wilder-robert.de, Tel. (034362) 37541.

Museumstag im Depot Magdeburg-Sudenburg, 11 - 17 Uhr, www.ignah.de, Tel. (0391) 5485519.

Dampfsonderzug Freiburg – Kandern, www.eisenbahnfreunde-breisgau.de, Fax (07661) 912204.

Do 30.09. bis So 10.10.

Polen im Herbst, nach Posen, Wollstein, Warschau, Danzig und Stettin, WHE, T/F Reich (030) 85479179.

Sa 02.10.

Revierrundfahrt Gelsenkirchen – Prosper – Ruhrort. (2)

Fahrt in den Herbst auf der Waldbahn, www.bahn-buschhaus.de.vu.

Sa 02.10. und So 03.10.

Stationsfest Schmalspurmuseum Hp Wilsdruff, IG Verkehrsgeschichte, PF 31, 01723 Wilsdruff.

Herbstdampf bei der Mansfelder Bergwerksbahn, www.bergwerksbahn.de, Tel. (034772) 27640.

Fahrten bei der Prignitzer Kleinbahn „Pollo", www.pollo.de, Tel./Fax (033982) 60128.

Bahnhofsfest in Mügeln, www.wilder-robert.de, Tel. (034362) 37541.

Fahrtage bei der Straßenbahn Naumburg, www.ringbahn-naumburg.de, Tel. (03445) 776396.

Sa 02.10. bis Sa 09.10.

Bahnwandern auf Rügen. (3)

So 03.10.

Weinstraßen-Express Stuttgart – Neustadt/Weinstr., www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de, Tel. (07071) 76744.

Fahrtag und Saisonabschluss bei der Härtsfeldbahn Neresheim – Sägmühle, www.hmb-ev.de, Tel. (07326) 8149.

Fahrt in den Herbst, www.traditionsbahn-radebeul.de, Tel. (0351) 46148001.

Gezähnte Schätze – Die Eisenbahn auf Briefmarken und Motivstempeln, Alter Bahnhof Lette, www. bahnhof-lette.de.vu, Tel. (02541) 800154.

Fahrbetrieb und Ex-DDR-Gastfahrzeuge auf der Muttenthalbahn, www.muttenthalbahn.de, Tel. (0177) 4938504.

Dampfzugfahrten Bünde – Rahden, www.vereine.minden.de/mem, Tel. (0571) 580337.

Fahrbetrieb Finsterwalde – Crinitz, www.niederlausitzer-museumseisenbahn.de, Tel. (03531) 63245.

Neuer Wein und Zwiebelkuchen im Feldbahn- und Industriemuseum Wiesloch, Tel. Stier (06222) 60807.

Nebenbahnen in Rheinhessen. (1)

Fr 08.10. bis Mo 11.10.

150 Jahre Semmeringbahn. (3)

Sa 09.10.

Herbstfahrt in den Harz, Staßfurt – Mag-



TV-TIPPS

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

- Das Programm von SWR3-Eisenbahn-Romantik:
  So 19.09., 16.45 Uhr: Gleise in die Ferne – Pinsel, Stift und Eisenbahn.
  So 26.09., 16.45 Uhr: Sachsens Schmalspurbulle – Die VIK. Auch Di 28.09., 13.30 Uhr.
  Sa 02.10., 13.55 Uhr: Sechs Tage unter Dampf.
  Di 05.10., 13.30 Uhr: Endstation Freiheit. Die Flucht eines Lokführers nach Westberlin.
  Sa 09.10., 14 Uhr: St. Louis, Rails & Ol' Man River
  So 10.10., 16.45 Uhr: Zwischen Länderbahnzauber und TEE-Träumen. Auch Di 12.10., 13.30 Uhr.
  Sa 16.10., 13.55 Uhr: Kleiner Mann auf großer Reise.
  So 17.10., 16.45 Uhr: Zeitreise durch die 60er-Jahre – Schätze aus Amateurarchiven. Auch Di 19.10., 13.30 Uhr.
  Sa 23.10., 14 Uhr: Zwischen Fels und Meer – Eisenbahn an der Ligurischen Küste.
  So 24.10., 16.45 Uhr: Eugen Kittel – Ein schwäbischer Dampflokkonstrukteur. Auch Di 26.10., 13.30 Uhr.
- Wiederholungen von SWR3-Eisenbahn-Romantik: BR Mi 13 Uhr, HR Mi 15.50 Uhr, MDR Fr 16.30 Uhr, RBB Sa 16.55 Uhr.
- **Freitag 17.09., 08.50 Uhr,** NDR: Nordbilder – Dampfeisenbahn durchs Hasetal.
- **Freitag 17.09., 12 Uhr,** NDR: Nordbilder – Fahrt mit der Brockenbahn. Auch Mo 20.09., 06.30 Uhr.
- **Mittwoch 22.09., 08.50 Uhr,** NDR: Nordbilder – Molli-Fahrt entlang der Ostsee.
- **Dienstag 28.09., 23.45 Uhr,** NDR: Zugfahrt ins Jenseits (Atomic Train). USA 1998, zwei Teile, bis 02.30 Uhr.
- **Donnerstag 30.09., 15.15 Uhr,** NDR: Russland in einem Zug. Von der Ostsee zum Pazifik.
- **Donnerstag 30.09., 20.15 Uhr,** NDR: Im Luxuszug durch das Herz Asiens.

deburg – Thale, www.eisenbahnfreunde-stassfurt.de, Tel. (03925) 383800.

Sa 09.10. und So 10.10.

Eisenbahnfest mit Lokschau zum Saisonausklang im Bw Weimar, jew. 9 - 18 Uhr, Tel. (0177) 3385415.

Bahnhofsfest in Carlsfeld, mit Dampfbetrieb, www.fhwe.de.

So 10.10.

Preußenzug Minden-Oberstadt – Kleinenbremen – Hille, www.vereine.minden.de/ mem, Tel. (0571) 580337.

Mi 13.10. bis So 17.10.

Montblanc-Express. (3)

Fr 15.10.

Dämmerfahrt durchs Revier auf der Zechenbahn. (2)

Sa 16.10.

Mit 03 204 und BR 41 von Cottbus nach Wernigerode, weiter mit der HSB, www.lausitzerdampflokclub.de, Tel. (035601) 56254.

Sonderfahrt mit V 65 ab Osnabrück über die Teutoburger Waldeisenbahn, Info: T. Schlie, Dorfstr. 18, 23689 Techau.

Kraichgau-Neckar-Express. (1)

Sa 16.10. bis Di 26.10.

Bahnen in Israel. (1)

So 17.10.

Zum Brauhausfest nach Coesfeld. (2)

Zum Weinfest nach Neustadt/Weinstr., www.oef-online.de, Tel. (06406) 6506.

Saisonende mit Fahrbetrieb bei der Muttenthalbahn, www.muttenthalbahn.de, Tel. (0177) 4938504.

50er-Jahre-Straßenbahnen in Mainz. (1)

So 17.10. bis So 24.10.

Schweizer Bahnwoche im Bahnpark Augsburg, www.bahnpark-augsburg.de, Tel. Hintermeier (089) 5808482.

Mo 18.10. bis Sa 23.10.

Graubündner Ferien-Express. (3)

Do 21.10. bis Mo 25.10.

Schmalspur- und Grubenbahnen im Harz. (1)

Sa 23. 10. und So 24.10.

Volldampf (fast) wie zu Ulbrichts Zeiten, mit 99 6101, 6102 und 5902, www-ig-hsb.de, Tel. Baake (03943) 22361.

So 24.10.

Zum Weinfest nach Mayschoss/Ahr. (2)

Sonderzug ins Unstruttal, www.eisenbahnmuseum-leipzig.com, Tel./Fax (0341) 9682514.

MODELLBAHN

Dauerausstellungen

Mo-Lok-Modelleisenbahnschau, 87545 Burgberg-Erzflößle, www.mo-lok.de, (08321) 22180, tägl. 10 - 17 Uhr.

Das Kleine Bahn-Museum, durch Österreichs Modellbahngeschichte, A-2571 Altenmarkt/Triesting, Hauptstr. 34, Sa, So 13 - 18 Uhr, www.daskleinebahnmuseum.net.tc, Tel. (0043 664) 2736710.

Die häufigsten Adressen

Adressen der Veranstalter mit mehreren Terminen werden aus Platzgründen nummeriert.

1. **DGEG Bahnen und Reisen Bochum AG**, Studienreisen, PF 102045, 47410 Moers, Fax (02841) 56012, www.dgeg.de.
2. **Historische Eisenbahn Gelsenkirchen e.V.**, c/o Rolf-Harald Schmidt, Kiebitzheidestr. 16, 45968 Gladbeck, www.historische-eisenbahn-gelsenkirchen.de, Tel./Fax (02043) 35332.
3. **IGE Bahntouristik**, Am Bahngelände 2, 91217 Hersbruck, Tel. (09151) 90550, www.bahntouristik.de.
4. **Adler Spielzeugmärkte**, M.&RP. Cremer Veranstaltungs-GmbH, Bismarckstr. 16, 40721 Hilden, Tel. (02103) 51133, www.adler-maerkte.de.

Modellbahnland Padderow in 17391 Neetzow, Di - So 10 - 17 Uhr, www.vorpommern.de/Kultur/Veranst, Tel. (039721) 56598.

Lok-Land in 95152 Selbitz, Hofer Str. 14, ab Oktober So 12 - 17 Uhr, auch Sa 02. 10., www.lokland.de, T (09252) 92295.

Mi 15.09.

Modelleisenbahnmuseum in 88339 Bad Waldsee, 14.30 Uhr, Tel. (07524) 941342, auch Mi 29.09., 13., 27.10.

Do 16.09. bis Sa 25.09.

Modellbautage im Allee-Center Magdeburg, Ernst-Reuter-Allee 11, Tel. (0391) 5334433.

Sa 18.09.

Basteltag des LGB-Clubs Rhein-Sieg Meckenheim, Industriegebiet Kottenforst, Mühlgrabenstr. 27 (Fa. Dunkelberg), Tel. (02226) 6808. Auch Sa 16.10.

Automodellbörse in Leipzig, Prager Str. 28, 10 - 14 Uhr, Tel. (0341) 3016034.

Börse in Dortmund, Werkssaal der Stadtwerke, 11 - 16 Uhr. (4)

Sa 18.09. und So 19.09.

Große TT-Messe in Leuna, Kulturhaus der Leunawerke, Sa 9 - 18, So 9 - 17 Uhr, www.aktt.de, Tel. (05152) 1387.

So 19.09.

Börse in 87629 Füssen, Kurhaus-Saal, Schwedenweg 1, 10 - 17 Uhr, Tel. (08322) 809858.

Ausstellung und Börse in 66497 Contwig, Turnhalle Goetheschule, 10 - 17 Uhr, Tel. Stahl Bernhard (06336) 5682.

Börse in 26335 Elmshorn, Autohaus Mohr, Norderstr. 18-20, 11 - 15 Uhr, Tel. (040) 6482273.

Börse in Mönchengladbach-Rheydt, Casino am Kabelwerk, 11 - 16 Uhr. (4)

Fr 24.09. bis So 26.09.

7. Modelleisenbahntage in 59555 Lippstadt, Südliche Schützenhalle, jew. 10 - 18 Uhr, www.lef.tk, Tel. (02941) 79062.

Sa 25.09. und So 26.09.

Modellbahn- und Modellbauaustellung in Ebersbach, Stadt-Saal, Weberstr. 22, jew. 10 - 18 Uhr, Tel. (03586) 300132.

So 26.09.

Börse im Gemeinschaftshaus Lichtenrader Damm 198 - 212 in 12305 Berlin, 10 - 14 Uhr, Tel. (030) 6858650.

Ausstellung und Börse in 08439 Langenhessen, Koberbachzentrum, 10 - 18 Uhr, www.mbc-seelingstaedt-ev.de, Tel. Krauthahn (036608) 92693.

Börse in Bremen, Cine-Star, Hans-Bredow-Str. 9, 14 - 17 Uhr, Tel. (0421) 412009.

Gartenbahnfahrtag des MEC Lößnitzgrund in Radebeul, An der Jägermühle 3, 14 - 18 Uhr, nur bei gutem Wetter, auch So 03.10.

Börse in Bonn-Bad Godesberg, Stadthalle, 11 - 16 Uhr. (4)

Sa 02.10.

Börse in Siegen, Siegerlandhalle, 11 - 16 Uhr. (4)

Sa 02.10. und So 03.10.

Fahrtag bei MEC in 09544 Neuhausen/Erzgeb., Vereinshaus Brüxer Str. 22, jew. 13 - 17.30 Uhr.

Modellbahnausstellung in 97638 Mellrichstadt, Oskar-Herbig-Halle, jew. 10 - 18 Uhr, www.ebf.met.de.tc

So 03.10.

Börse in Bremen, Osterh. Heerstr. (Daimler-Chrysler-Niederl.), 11 - 15 Uhr, Tel. (0421) 629315.

Ausstellung in 63825 Schöllkrippen, Vereinsheim der EF am Sportzentrum, 10 - 17 Uhr, Tel. Seitz (06024) 42028.

Börse des Greizer MEC, Theater der Stadt Greiz, 9 - 14 Uhr.

Börse in Leverkusen, Forum Am Büchelter Hof, 11 - 16 Uhr. (4)

Sa 09.10. und So 10.10.

Modellbahnwochenende in 89601 Schelklingen, Stadthalle, jew. 10 - 17 Uhr, Tel. Girr (07394) 696.

Ausstellung in 75038 Oberderdingen-Flehingen, Schlossgartenhalle Flehingen, Sa 13 - 18, So 10 - 17 Uhr.

Ausstellung und Börse in 93128 Regenstauf, Jahnhalle (Nähe Bahnhof), jew. 10 - 17 Uhr, Tel. (0941) 7501130.

Modellbahnfest in F-Kembs/Elsass, Mehrzweckhalle, Sa 14 - 18, So 10 - 17 Uhr, Tel. (0033 389) 707931.

So 10.10.

Börse in Göttingen, Weender Festhalle, 10 - 16 Uhr, Tel. (0551) 372996.

Börse in Hamburg, Hamburg-Haus Eimsbüttel, Doormannsweg 12, 15 - 18 Uhr, Tel. (040) 6482273.

Börse in 63165 Mühlheim/Main, Willy-Brandt-Halle, Dietesheimer Str., 10 - 15 Uhr, Tel. (06104) 42028.

Börse in 66606 St. Wendel-Bliesen, Sport- und Kulturhalle, 10 - 17 Uhr.

Börse in 90513 Zirndorf, Paul-Metz-Halle, 10 - 15.30 Uhr, T/F (09103) 2750.

Di 12.10. bis So 17.10.

„Modellbahn international" im FEZ Berlin-Wuhlheide, jew. 10 - 18 Uhr, www.fez-berlin.de, Tel. (030) 53071533.

Mi 13.10. bis So 17.10.

Ausstellung des MEC Leipzig-West in der 85. Schule, Stuttgarter Allee 3 in Leipzig-Grünau, jew. 10 - 18 Uhr.

Sa 16.10. und So 17.10.

Modellbahntreff im Dän. Eisenbahnmuseum in Odense, www.eisenbahnmuseum.dk, Tel. (0045 6613) 6630.

Herbstfahrtage beim LGB-Club Rhein-Sieg Meckenheim, Industriegebiet Kottenforst, Mühlgrabenstr. 27 (Fa. Dunkelberg), Tel. (02226) 6808.

Ausstellung des MEC in 09509 Pockau, Fischereiweg 35, jew. 9 - 18 Uhr.

Modellbahnschau der MEF in 55218 Ingelheim, Alte Markthalle, jew. 10 - 17.30 Uhr.

Sa 16.10. bis So 24.10.

Modellbahnschau in Gelenau, Ernst-Grohmann-Str.; So 17.10. Börse, Sa/So 10 - 18, Di - Do 14 - 18 Uhr; www.emec-cc.de, Tel. (037342) 16956.

So 17.10.

Börse in Flensburg, Liebigstr. 1 (Jaguar), 13 - 16 Uhr, Tel. (0461) 20619.

Börse in 87659 Hopferau, Auenhalle, Hauptstr. 8, 10 - 17 Uhr, Tel. (08322) 809858.

Sa 23.10. und So 24.10.

4. Modellbahntage im Bürgerhaus in 65474 Bischofsheim, Sa 12 - 18, So 10 - 17 Uhr, www.modulbahn.de, Tel. (06132) 5444.

Ausstellung im Bf Dresden-Neustadt, Clubräume des MEC „Max Maria von Weber", jew. 10 - 18 Uhr. Auch Sa/So 30./31.10.

Modellbahnschau in Chemnitz, Gewerbepark Solaris, Neefestr. 82, jew. 10 - 17 Uhr, www.modellbahn-chemnitz.de. Auch Sa/So 30./31.10. und 06./07.11.

So 24.10.

Börse in Aurich, Leerer Landstr. 78 (Mercedes), 11 - 16 Uhr, Tel. (04941) 80983.

Börse in 37308 Heiligenstadt, Eichsfelder Kulturhaus, Ägidienstr., 10 - 16 Uhr, www.hev-ev.de, Tel. (03606) 613497.

Börse in Mönchengladbach, Kaiser-Friedrich-Halle, 11 - 16 Uhr. (4)

Bitte beachten Sie, dass wir Ihre Termine nur berücksichtigen können, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Termine und Treffpunkte beruhen auf Informationen der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen. Die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für die Richtigkeit der Angaben. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter kostenlos.

Offene Viehwagen waren noch in der Epoche II üblich. In H0 rollen von Fleischmann preußische Vertreter an.



Akkurat beschriftet und mit den typischen Spriegeln geben die Modelle ihr Vorbild gut wieder.

Großvieh-Cabrio

Ab den 80er-Jahren des 19. Jahrhunderts bis etwa 1900 beschaffte die Königlich Preußische Eisenbahn-Verwaltung (K.P.E.V.) mehr als 1300 Exemplare des Großviehwagens.

Die Form gibt die des Vorbilds sehr gut wieder. Auch die Hauptabmessungen wurden sehr gut umgesetzt. Der eine Millimeter, den die Achshalter im Fahrwerk wegen der normgerecht zu breiten Räder zu weit außen stehen, ist ein für Großserienverhältnisse ausgezeichneter Wert. Vorbildgerecht sind die Waggons mit dünnen Spriegeln versehen. Diese versteiften bei den Originalen die Bordwände und erleichterten das Aufziehen einer Plane.

Die an einer Stirnseite befindlichen Griffstangen dürften durchaus freistehend ausgeführt sein. Aus formtechnischen Gründen verzichtete Fleischmann auf eine Detaillierung der Innenwände. Stefan Carstens (Güterwagen, Bd. 3, Offene Wagen) datiert die Ausmusterung der letzten Exemplare um das Jahr 1930. Den Untersuchungsdaten (1934) an den beiden H0-Modellen zufolge muss es sich wohl um die letzten Vorbildwagen gehandelt haben.

Fleischmann stellt mit den beiden Ov-Waggons gute Modelle vor, denen leider Details der Innenbordwände fehlen. Etwa 16 Euro muss man für den ungebremsten (Art.-Nr. 5203), 19 Euro für den Waggon mit Bremserhaus (Art.-Nr. 5204) anlegen. *Jochen Frickel*

Auf einen Blick

PRO Aufbau maßstäblich; schmales Untergestell; gute Gravuren; saubere Lackierung; geringer Rollwiderstand

KONTRA Keine Detaillierung der Innenwände; Griffstangen an Stirnseiten nicht freistehend

PREIS 16 Euro (5203); 19 Euro (5204)

URTEILE 3½ Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar



Die Kombination von Lkw- und Schienenfahrzeug-Teilen beim Vorbild macht auch den Reiz der Modell-Goose aus.

Silbervogel

Mit der Galloping Goose stellt Accucraft ein uriges Fahrzeug auf die IIm-Gleise.



Fotos (2): Stirl

Fahrgestell und Aufbau der Galloping Goose bestehen aus Metall.

Nein, fliegen kann die Galloping Goose von Accucraft nicht, schneller als eine laufende Gans ist das Original (Vorbild-Artikel ab Seite 40) aber allemal.

Im gestreckten Galopp bei 18 Volt eilt das im Maßstab 1:20,3 gefertigte Modell mit umgerechnet 37 km/h durch die IIm-Lande. Somit steht dem Bediener der gesamte Regelbereich zur Verfügung. Auch Schleichfahrten mit acht km/h absolviert der sechsachsige, etwa 3100 Gramm schwere Schienenlastwagen klaglos. Die Kraftübertragung erfolgt vom Motor, der auf dem mittleren Drehgestell sitzt, auf die hintere Achse, die vordere wird über zwei Kunststoff-Ketten mitgenommen. Die Geräuschkulisse ist dabei angenehm, was den Einbau eines Soundbausteins interessant macht. Für die Nachrüstung mit einem solchen ist das Accucraft-Produkt bereits vorbereitet.

Der sorgfältig detaillierte Aufbau besteht aus Metall. Sparsam zeigen sich die Amerikaner allerdings bei der Inneneinrichtung des Führerhauses. Auf Instrumente und Lenkrad muss der Fahrer verzichten. Auch zu öffnende Türen sähe man in dieser Baugröße gerne. Die geringen Materialstärken, übertragen den fast zerbrechlichen Charakter der Vorbild-Konstruktion überzeugend aufs Modell. Die Lampen leuchten bereits bei geringer Spannung.

Ein Preis von 510 Euro stellt für ein Metall-Modell dieser Größe ein faires Angebot dar. Informationen findet man auf der Homepage des Importeurs: www.accucraft.de. Accucraft liefert auch die anderen im Vorbild-Artikel vorgestellten galoppierenden Gänse. *Jochen Frickel*

Auf einen Blick

PRO Weitgehend aus Metall gefertigt; feine Detaillierung des Gehäuses; gute Fahreigenschaften; ruhiger Lauf; moderater Preis

KONTRA Spärliche Inneneinrichtung im Führerhaus

PREIS Etwa 510 Euro

URTEILE 4 Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar

Im aktuellen „GoldenPass"-Design strahlt der Panoramawagen Bs 252 und lädt ein zur Rundfahrt durch die heimische Bergwelt.



Bemo hat zwei auffällige Neuheiten für Freunde der MOB: Die Ge 4/4 8004 und den Bs 252.

Miss Schweiz

Die Montreux-Oberland-Bahn (MOB) war schon immer für ihre innovativen Ideen bekannt. Aushängeschild sind der „GoldenPass"-Panoramic-Express, der ein einzigartiges Bahnerlebnis zwischen Zweisimmen und Montreux bietet, und die extravaganten Werbelokomotiven der modernen Baureihe Ge 4/4.

Jüngstes Modell unter den rollenden Litfaßsäulen ist die „Cailler-Lok", Ge 4/4 8004, deren aufwendige Bedruckung auch bei Bemo, das jetzt das 1:87-Modell auslieferte, einiges Kopfzerbrechen ausgelöst haben dürfte. Im goldenen Lokteil sind gestochen scharf die Kappelenbrücke in Luzern und das Chateau Chillon in Montreux abgebildet, zwei Sehenswürdigkeiten der beiden Ausgangspunkte der „GoldenPass"-Linie. Ungewöhnlicher Blickfang ist jedoch das überdimensionale Portrait der aktuellen Miss Schweiz, Nadine Vinzens, die genüsslich eine Praline eines bekannten Schweizer Schokoladenherstellers anlächelt. Diese Lok ist auf jeder H0m-Anlage unübersehbar. Und dass sie auch noch hervorragende Fahrleistungen bietet, bewies der Test in der Septemberausgabe 2001 des MODELLEISENBAHNER. Der einzige kleine Mangel sind noch immer die falschen Schleifstücke auf den Stromabnehmern.

Passend zur neuen „Cailler"-Lok erschienen zeitgleich die Panoramawagen Bs 251 und Bs 252 im aktuellen „GoldenPass"-Design, deren leere Sitzplätze schon auf ein paar Preiserlein warten. Lackierung und Bedruckung sind makellos. Der passende Steuerwagen soll demnächst auf den Markt kommen. Die Lok schlägt mit etwa 250 Euro zu Buche, die Wagen kosten ungefähr 80 Euro das Stück. Dafür bekommt man auch viele Tafeln Schokolade, aber wer sich stattdessen den kleinen Luxus dieses Zuges gönnt, spart zumindest Kalorien.

Stefan Alkofer

Auf einen Blick: Bs 252

PRO Sehr feine Gravuren; hervorragende Lackierung und Bedruckung

KONTRA -

PREIS Etwa 80 Euro

URTEILE 5 Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Auf einen Blick: Ge 4/4 8004

PRO Sehr gute Detaillierung; außergewöhnliche Bedruckung und Lackierung; sehr gute Fahreigenschaften

KONTRA Falsches Schleifstück am Stromabnehmer

PREIS Etwa 250 Euro

URTEILE 4 Schluss-Signale und ein halbes

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Von Luzern nach Montreux – das geht zwar nicht in einem Zug, aber mit einer Linie: Die „GoldenPass Line" von MOB, BLS und SBB-Brünig.

Die neue 212, von Roco als Professional-Modell vorgestellt, ist wie das Vorbild eine Allzwecklok.

Solide Konstruktion

Neu in die Läden gelangt dieser Tage das Modell der 212 von Roco-Professional in H0 als DB-Cargo-Lok. In Kürze soll die Variante als BR 213 folgen.

Beim Vergleich mit dem Roco-Modell der 211 von 1990 fällt der vorbildgerecht längere Vorbau auf, der den Begriff Neukonstruktion gerechtfertigt erscheinen lässt. Mit der 211 gemein hat die 212 die angespritzten Griffstangen an den Vorbauten. Das ist kein Nachteil, denn Maßstäblichkeit und Detaillierung sind auch heute noch ansprechend. Die Griffstangen an den Aufstiegen, Scheibenwischer und Rangiergriffe sind einzeln angesetzt. Die Bedruckung ist sauber, die Beschriftung mit bloßem Auge lesbar. Der Blick durch die Fenster zeigt die Andeutungen eines Führerstandes. Für Vitrinenbahner liegen Bremsschläuche und Schraubenkupplungsimitate bei.

Bei 1,5 Volt fährt die Lok an. Mit wachsendem Tempo ist ein leichtes Fahrgeräusch zu hören, das jedoch nicht störend wirkt. Das Fahrverhalten ist in allen Tempobereichen ruhig, die Lok taumelt und ruckelt nicht. Die Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 100 km/h erreicht die Lok bei 9 Volt. Liegen 12 Volt an, fährt das Modell mit umgerechnet 148 km/h. Das kleine Kraftpaket zieht in der Ebene 88 Gramm über die Seilrolle, das entspricht einem Zug mit 13 Vierachsern. Auf der Acht-Prozent-Rampe schafft die Lok 78 Gramm oder elf Vierachser.

Angetrieben wird die Lokomotive von einem fünfpoligen Flachmotor, der die Kraft über Kardanwellen und Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf alle vier Achsen überträgt. Ein Radsatz ist mit Haftreifen belegt. Der Strom wird über Spurkranzschleifer an allen Radsätzen abgenommen.

Das Maschinchen fährt problemlos durch enge Radien und komplizierte Weichenstraßen. Roco empfiehlt 358 Millimeter Mindestradius. Der Auslauf ist dank zweier eingebauter Schwungmassen ordentlich; über 20 Zentimeter bewegt sich die Lok weiter, wenn ihr bei Höchstgeschwindigkeit der Strom entzogen wird.

Dürftig ist die Ausbeute aus den Modellscheinwerfern; schade, dass sich hier bei Roco nichts tut. Das beklagen auch Leser, die die Redaktion deshalb anschreiben. Digital sind die Lichtverhältnisse bestens.

Die Innenteile werden in mehreren Schritten erreicht, die im beiliegenden Faltblatt dargestellt sind. Etwas mehr Text zur Erläuterung des einen oder anderen Schrittes oder treffendere Zeichnungen wären nicht verkehrt.

Neue Decoder kleinster Bauart können unter dem Chassis zwischen den Drehgestellen versteckt werden, was den Vorteil hat, dass die Führerstandsinneneinrichtung nicht geopfert werden muss. Das nämlich ist der Haken, wenn konventionelle Decoder ihren Platz finden sollen.

Der Hersteller aus Hallein – an diesen Standort muss man sich jetzt gewöhnen – liefert eine solide Konstruktion ab. Der Preis von rund 115 Euro geht in Ordnung. *Henning Bösherz*

Auf einen Blick

PRO Sehr gutes Fahrverhalten; gute Zugkraft; saubere Bedruckung und Beschriftung; viele einzeln eingesetzte Teile; Auswahl an Zurüstteilen

KONTRA Schwache Beleuchtung; teilweise missverständliche Bedienungsanleitung

PREIS Zirka 115 Euro

URTEILE 4 Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Fahrwerte analog

- V_{max} bei 12 V: 148 km/h
- V_{max} Vorbild, 100 km/h: Bei 9 Volt
- Auslauf aus 12 V: 207 mm
- Auslauf aus 9 V: 107 mm
- Anfahren: 1,5 V; < 5 km/h
- Kriechen: 1,5 V; < 5 km/h
- Zugkraft Ebene: 88g
- Zugkraft Steigung 3%: 83g
- Zugkraft Steigung 8%: 78g



Nase vorn: Die 212 hat einiges mit der bekannten 211 gemein. Das sind gute Voraussetzungen für ein stimmiges V 100-Modell.



Solche Gespanne sieht man heute noch auf Classic-Car-Shows. Schlecht gepflegt, wird das polierte Metall des Trailers stumpf und erscheint hellgrau.

H0-Figuren übernachten jetzt in einem stilechten amerikanischen Wohnwagen.

Rolling Home

Nun gut, der Titel eines Seemannsliedes hat auf den ersten Blick nichts mit dem hier vorgestellten Wohnwagengespann zu tun. Kenner amerikanischer Automobile werden allerdings das sanfte Wiegen der Karosse gerne mit den weichen Bewegungen von Schiffen vergleichen.

US-Fans warteten schon lange auf ein Modell eines typisch amerikanischen Wohnwagens mit der charakteristischen Zigarrenform und der polierten Metalloberfläche. Als Vorbild für das Busch-Modell kommt beispielsweise der Typ Ambassador der Firma „Airstream Trailer Co." aus dem Jahre 1961 in Frage. Zwischen 1936 und 1978 produzierte Airstream eine Vielzahl unterschiedlicher Typen, die aber allesamt die polierte stromlinienförmige Außenhaut mit den markanten Trennkanten der Bleche aufwiesen. Noch heute sind in den USA etliche Vorbild-Trailer zu finden. Der US-Modellbahner erhält somit einen in der Dampflokzeit wie in der Moderne einsetzbaren Wohnwagen. Auch wenn das Modell kein konkretes Vorbild hat, ergibt sich ein stimmiger Eindruck. Um einen möglichst originalgetreuen Glanzgrad der Oberfläche zu erhalten, wurde der Wohnwagen mit Aluminiumfarbe bedampft. Leider sind die Fenster nur hinterlegt, weshalb die Wandstärke auffällt. Auf eine Inneneinrichtung verzichtet Busch. Für angemessene 15 Euro erhält man ein ansprechendes Gespann, das auch auf europäischen H0-Straßen heimisch werden könnte.

Jochen Frickel

Auf einen Blick

PRO Interessantes Vorbild; hochglänzende Lackierung; stimmige Formgebung

KONTRA Nur hinterlegte Scheiben; keine Inneneinrichtung

PREIS Gespann etwa 15 Euro

URTEILE 3,5 Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Tatütata

Die „Mobile Station“, die erste Komponente von „Märklin Systems“, kommt mit der Feuerwehr daher.

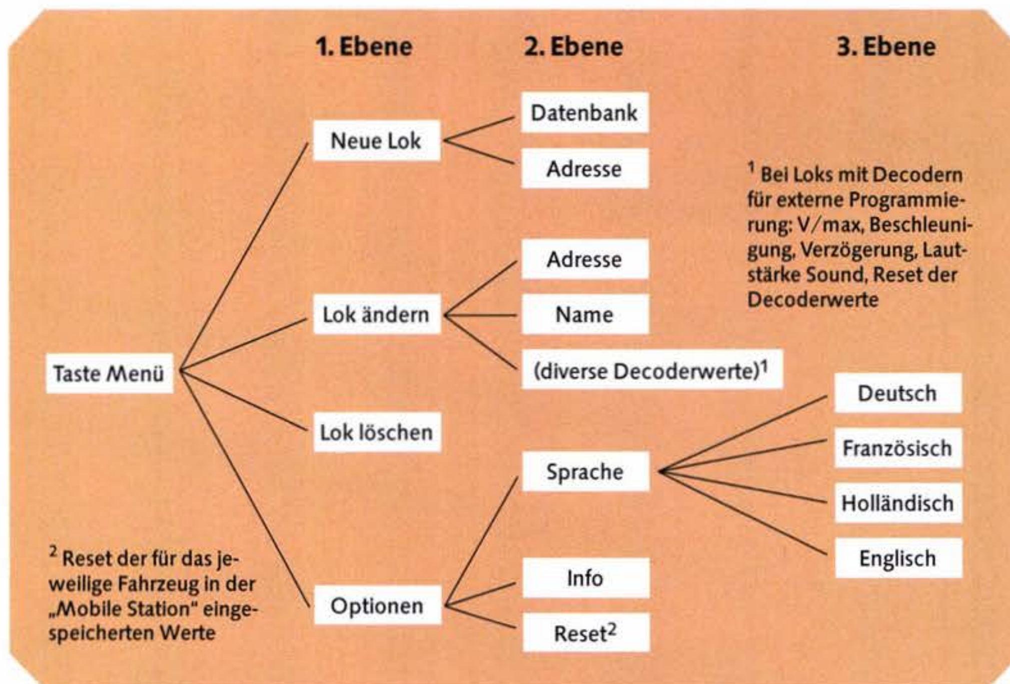


Arbeitsteilung: Die Menü-, Lok- und die rechten Funktionstasten bedient die linke, die links der Mitte liegenden die rechte Hand.

Keine Angst, Märklins „Mobile Station“ fängt kein Feuer. Trotzdem ist es gut möglich, dass viele Modellbahner für die neue Zentrale entflammen. Zunächst findet man die mobile Station in diversen Startpackungen, so auch in dem hier vorgestellten Feuerwehr-Set.

Der Anschluss der Komponenten ist mit „plug-and-play“ (aufbauen und losfahren) exakt beschrieben. Lob gebührt dem Marktführer, dass selbst das kleinste Set bereits Weichen enthält. Nur so beugt man Langeweile vor und steigert die Wahrscheinlichkeit, dass der Nachwuchs auch beim Hobby bleibt. Wer das Gleisoval aufgebaut hat, steckt den Stecker der Zentrale am Anschlussgleis ein, verbindet das Netzgerät mit dem Anschlussgleis und steckt den Netzstecker in die Steckdose – fertig. Das gelingt notfalls auch ohne Anleitung, da alle Anschlüsse nur in jeweils eine Buchse passen. Da die in der Packung enthaltene Diesellok der Zentrale bereits bekannt ist, kann man sofort losfahren. Zum Fahrtrichtungswechsel drückt man einfach auf den Reglerknopf. Ein etwa 1,5 Meter langes Anschlusskabel sorgt dafür, dass die mobile Station ihren Namen zu Recht trägt. Sonderfunktionen schaltet man mit den acht Tasten neben dem

Einzig die Preiser-Feuerwehrleute gehören nicht zum Lieferumfang. So erhält der Kunde viel Digital-Modellbahn für sein Geld.



Display. Bei Märklin-Loks zeigt dieses alle digitalen Sonderfunktionen an. Ob eine aktiviert oder deaktiviert ist, geht ebenfalls aus der Anzeige hervor. Licht schaltet man mit der Taste rechts von der Stopp-Taste.

Die „Mobile Station" liegt gut in den Händen und ähnelt im Umgang der Spielkonsole eines Computers. Dabei macht sie sich mit etwa 150 Gramm nicht zu schwer. Auch Kinder können sich, wie es wünschenswert ist, längere Zeit mit der Modellbahn beschäftigen, ohne dass ihnen die Arme schwer werden. Auch rabiaten Umgang und Stürze aus einem Meter Höhe übersteht Märklins neues, in ein Kunststoff-Gehäuse verpacktes Produkt klaglos. Zum Drücken der Sonderfunktionstasten sollten Menschen mit Wurstfingern eher den Fingernagel benutzen, da die Tasten recht eng beieinander liegen. Eine versehentliche Betätigung der Tasten ist wenig wahrscheinlich, da sie einen späten Druckpunkt haben. Auch die Stopp-Funktion liegt günstig. Einerseits kann man sie sofort durch einen Druck mit dem linken Daumen auslösen, andererseits liegt sie trotz ihrer Nähe zur Lichttaste nicht im Weg. Ein kurzer Druck auf Stopp unterbricht die Spannungsversorgung der Anlage, ein weiterer Druck lässt die Fahrzeuge auf die vor dem Nothalt eingestellte Geschwindigkeit beschleunigen. Ein etwa zwei Sekunden langer Druck auf „Stop" löscht die eingestellten Geschwindigkeitsinformationen. Diese Funktion ist besonders wichtig, wenn man gerade einen Unfall vermieden hat, die Züge aber einzeln aus dem Gefahrenbereich manövrieren muss. Der Menü-Aufbau ist zwar grundsätzlich kaum anders als bei vergleichbaren Zentralen, jedoch hilft die Klartext-Anzeige im Display ungemein, zumal die Schrift angenehm groß ist. In die Menüstruktur hat sich der Modellbahner schnell eingefuchst. Wer sich in den wenigen Untermenüs vertippt hat, kommt durch Druck auf die Taste Menü/ESC zum vorigen Menüpunkt zurück.

Die „Mobile Station" kann maximal zehn Adressen verwalten. Der Anschluss einer weiteren „Mobile Station" vergrößert übrigens nicht die Anzahl der zur Verfügung stehenden Adressen. Um Mitspieler einzubeziehen, schließt man über ein Adapterkabel die weitere „Mobile Station" an. Wenn einer der beiden Bediener auf eine Lok zugreifen möchte, die beim anderen gerade in Benutzung ist, so bekommt er die fehlende Zugriffsmöglichkeit durch das durchgestrichene Reglersymbol angezeigt. Der zweite Spieler bekommt durch ein blinkendes Reglersymbol mitgeteilt, dass der andere das Fahrzeug gerne bedienen würde.

Bei Decodern, die eine Programmierung von außen zulassen, kann der Modellbahner Höchstgeschwindigkeit, Beschleunigung, Verzögerung und bei Sounddecodern die Lautstärke mit der „Mobile Station" einstellen. Bei Decodern mit Dipp-Schaltern geht das natürlich nicht, bei ihnen ist in altbekannter Manier das Gehäuse abzunehmen.

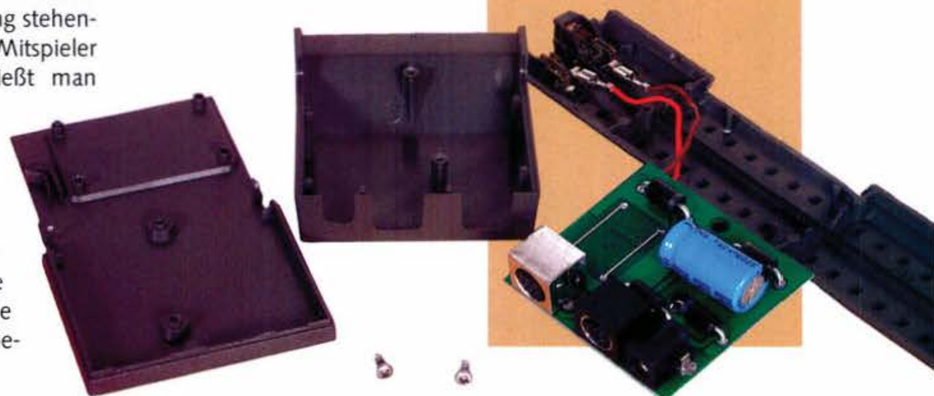
Freunde des Nachtbetriebs werden eine Display-Beleuchtung vermissen. Die vom System bereitgestellte Energie reicht zum gleichzeitigen Fahren von drei Triebfahrzeugen. Da Märklin ausdrücklich darauf hinweist, dass an die Komponenten der „Mobile Station" keine Magnetartikel angeschlossen werden sollen, genügt die Spannungsversorgung.

Die dem Set beiliegende Anleitung enthält Ausbauhinweise und Gleispläne. Letztere sollten der Übersichtlichkeit halber besser in einem Extra-Heft zusammengefasst werden.

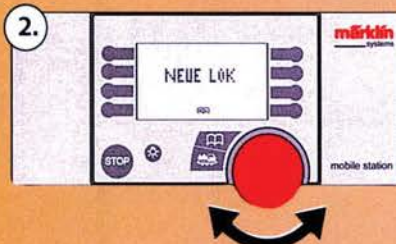
Wer bereits eine zweite Lok besitzt, wird sich jetzt fragen, wie er diese denn in Betrieb setzt. Bei Märklin-Loks mit dem neuen mfx-Decoder ist das besonders einfach. Man setzt die Lok aufs Gleis. Das Triebfahrzeug meldet sich bei der „Mobile Station" an, und schon kann man losfahren. Jetzt hat die Zentrale bereits zwei Loks im Speicher. Will man nun die andere Maschine fahren, drückt man auf die Lok/OK-Taste und dreht den roten Regler, bis die gewünschte Lok im Display erscheint, und bestätigt die Eingabe mit einem Druck auf den Fahrregler. Nicht jede Lok ist →

Anschluss-Kosmetik

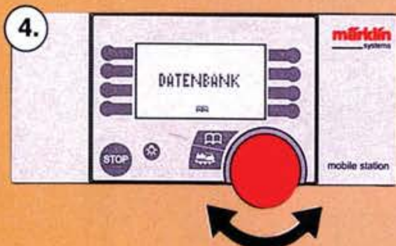
Der Kasten am Anschlussgleis ist reichlich groß geraten und lässt eine Unterflurversion wünschenswert erscheinen. Wer auf die Auslieferung einer solchen nicht warten möchte, schraubt von unten den Kasten am Anschlussgleis auf, zieht die Anschlussklemmen ab und trennt die Komponenten vom Bettungskörper. Nun verlängert man die Kabel und verbannt den Anschlusskasten unter die Anlage. Die Klemmen lassen sich an jedem beliebigen C-Gleisstück anschließen.







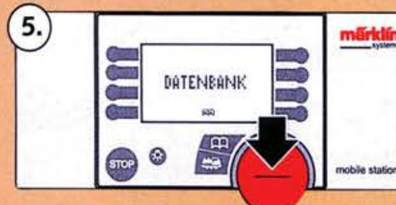


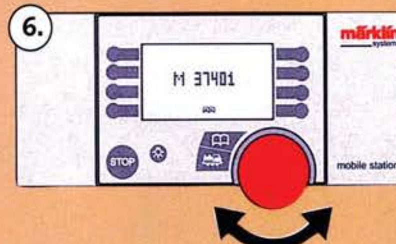


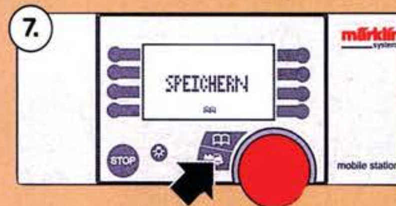
Bedienbeispiel:

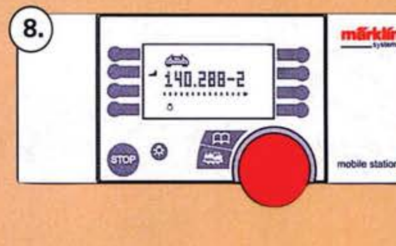
Neue Lok über Datenbank aufrufen

1. Menü/ESC-Taste drücken
2. Drehregler so lange drehen, bis im Display „NEUE LOK" erscheint
3. Durch Drücken auf den Drehregler ins Untermenü „NEUE LOK" wechseln
4. Am Drehregler drehen, bis im Display „DATENBANK" erscheint
5. Durch Drücken auf Drehregler in Untermenü „DATENBANK" wechseln
6. Durch Drehen am Regler die Märklin-Artikelnummer suchen
7. Loktaste zur Bestätigung der Auswahl drücken. Auf dem Display erscheint „SPEICHERN". Danach geht die Anzeige automatisch in die Bedienebene zurück
8. Neue Lok ist aufgenommen









Grafik: Märklin

so zuvorkommend wie die mit mfx-Decoder. Wer eine Märklin-Digitallok aufnehmen möchte, hat es trotzdem einfach. Die Vorgehensweise ist in der der Bedienungsanleitung entnommenen Grafik auf dieser Seite beschrieben. Wer die Artikelnummer nicht kennt, sollte in Kolls Preiskatalog nach dieser fahnden.

Die Aufnahme von Digitalloks anderer Hersteller oder solchen mit nachgerüstetem Decoder kann über die Adresse geschehen. Zur schnelleren Erkennung des Fahrzeugs gibt man ihm zusätzlich noch einen Namen oder eben die Loknummer. Möchte man ein neues Triebfahrzeug aufnehmen, obwohl bereits zehn im Speicher sind, so ist eines der alten zu löschen.

Nur die Funktionen F1 bis F4 und das Licht sind beispielsweise bei Triebfahrzeugen schaltbar, die nachträglich mit einem Soundbaustein ausgestattet wurden. Das Display zeigt auch nicht den Schaltzustand der Funktionen an. Ein Trick hilft hier weiter. Da man ja die Funktionen der Loks kennt, sucht man in der Datenbank eine Märklin-Maschine, die dieselben oder zumindest ähnliche Sonderfunktionen hat und übernimmt sie in die Auswahl. Nun ändert man an der „Mobile Station" die Adresse auf die tatsächliche Adresse der aufzunehmenden Lok sowie die Bezeichnung im Display. Wenn dieser zumeist Zeit raubende Weg nicht beschritten wird, sind trotz Vorhandensein der Funktionen F5 bis F7 im Decoder nur F1 bis F4 abrufbar. Diese findet man auf der linken Tastenleiste.

An der Central Station fungiert die Mobile Station als Handregler

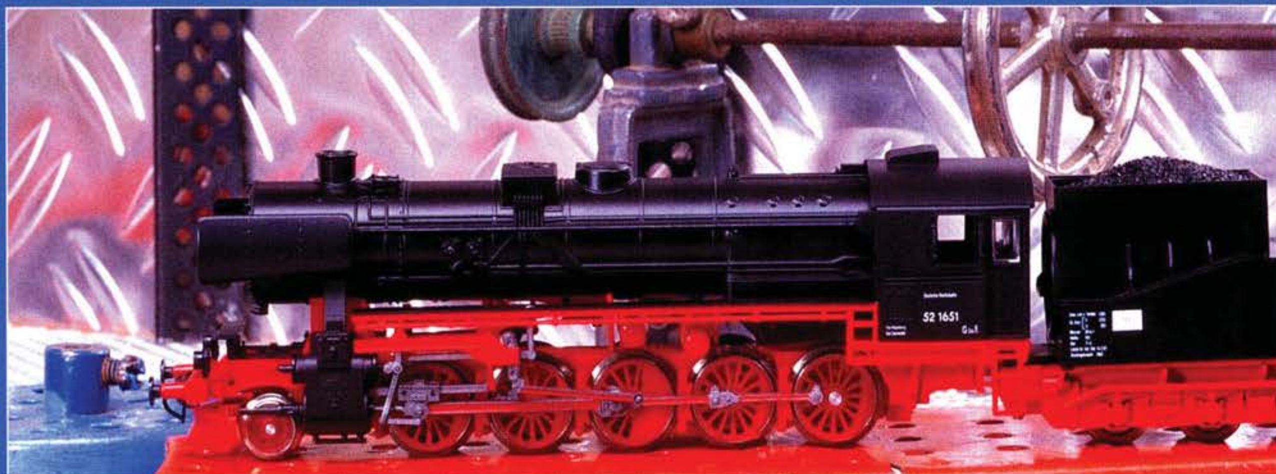
Wenn man später auf die derzeit noch nicht im Handel erhältliche große Märklin-Zentrale „Central Station" umsteigt, kann man die mobile Station als Handregler nutzen. Die voraussichtlich gegen Jahresende 2004 lieferbare „Central Station" wird 16 000 Adressen verwalten können und zwei integrierte Fahrregler haben.

Mit der neuen „Mobile Station" stellt Märklin eine zeitgemäße kompakte Zentrale vor, die den Einstieg in die Digitaltechnik einfach macht. Eine Zahl von zehn möglichen Triebfahrzeugen sollte für den angepeilten Kundenkreis ausreichen. Ein Preis von 170 Euro für das hier vorgestellte Startset ist angemessen. Eine einzelne „Mobile Station" schlägt mit etwa 130 Euro zu Buche. Wer nun nachrechnet, stellt fest, dass Lok, Wagen und Gleisanlage nur 40 Euro Aufpreis kosten. Da lohnt es sich doch, wie die Feuerwehr zum Händler zu flitzen und das Set zu kaufen, oder?

Jochen Frickel

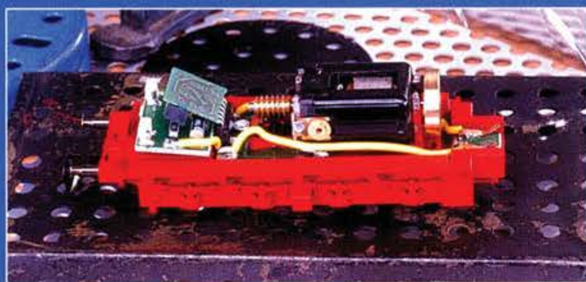


Unter der Loknummer werden bei fahrender Lok je nach Geschwindigkeit unterschiedlich viele Balken eingeblendet.



Immer noch ansprechend ist das Fahrwerk der 52 von Tillig. Lok und Tender sind mit einer stromführenden Kurzkupplung verbunden.

Von den über 6000 gebauten Loks der Baureihe 52 blieben nach dem Krieg mehr als 600 im Bereich der DR. Einige von ihnen hatten den sogenannten Wiener Steifrahmentender 4T30 erhalten, der einfach herzustellen war, aber einen schlechten Bogenlauf hatte und die Kohle nicht optimal nachrutschen ließ. Bekanntlich setzte sich der Wannentender 2'2'T30 für die BR 52 durch. Bis Anfang der 70er-Jahre trennte sich die DR von den Steifrahmentendern. Tilligs Vorbildlok 52 1651 entstand 1944 und war laut Aufschrift 1967 im Bw Salzwedel (Rbd Magdeburg) beheimatet; tatsächlich verfügte dieses Bw in den 60er-Jahren über etwa 15 Maschinen der 52. Die Lok erhielt noch die EDV-Nummer 521651-0 und war zum Schluss im Bw Bautzen eingesetzt. Anfang 1974 wurde sie ausgemustert.



Der Antrieb erfolgt vom Motor auf alle vier Achsen des Tenders. Ein Decoder findet an Stelle des Brückensteckers Platz.

Das Tillig-Modell der 52 erfährt eine neue Variante. Gemeinsam mit Profi-Modell Thyrow (Pmt), das für den Triebtender verantwortlich zeichnet, entstand die Nachbildung der 521651 mit Steifrahmentender.

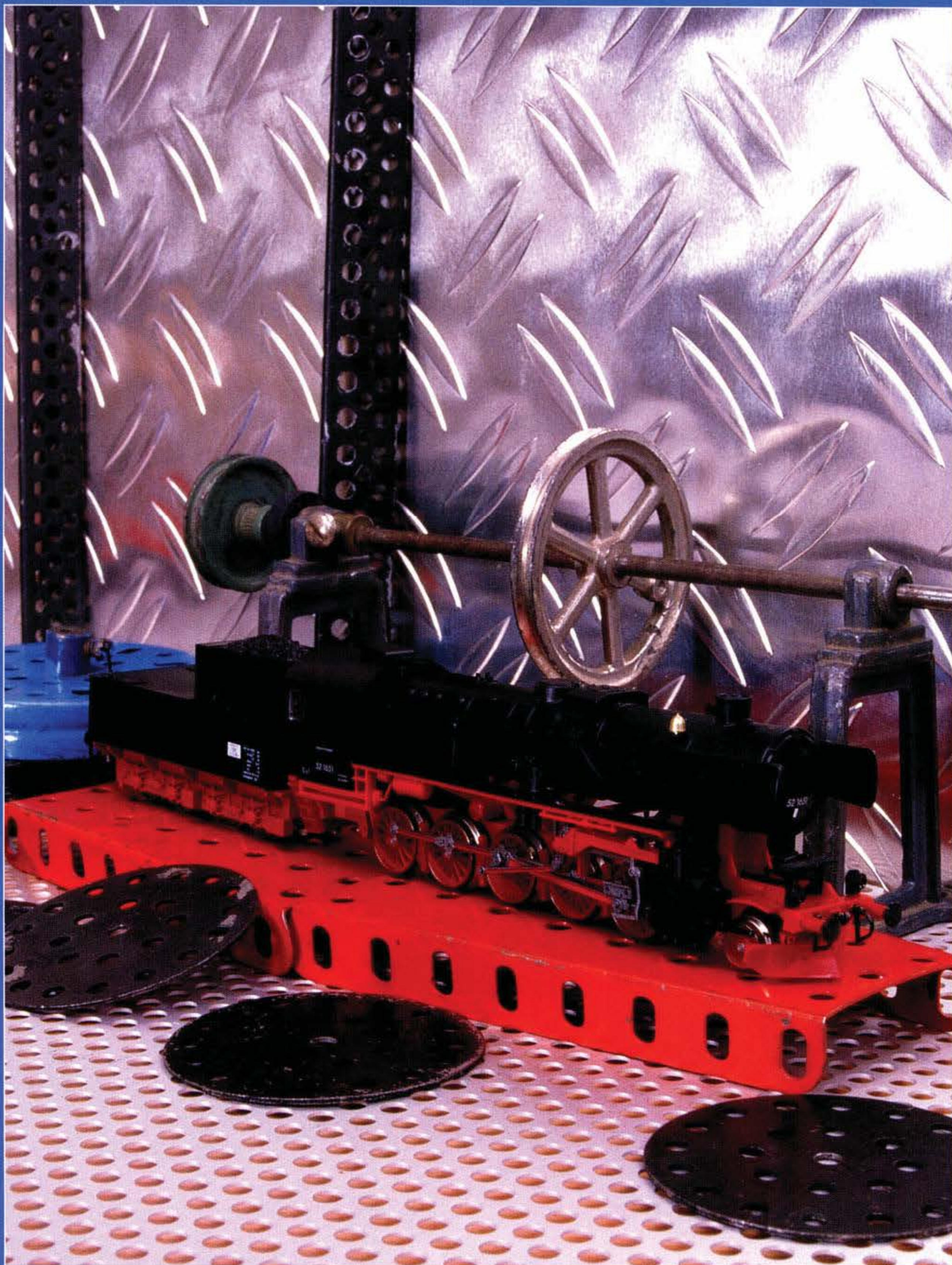
Der antriebslose Lokteil entspricht dem Tillig-Modell von 1998, das seinerzeit für Begeisterung in der TT-Fangemeinde sorgte (der vollständige Testbericht kann in MEB 10/1998 nachgelesen werden). Alle fünf Kuppelachsen sind seitenverschiebbar im aus Plastik bestehenden Rahmen gelagert. Die Radreifen sind nur 2 Millimeter breit, die Spurkränze 0,9 Millimeter hoch. Gestänge und Steuerung bestehen ebenfalls aus Kunststoff. Als Zurüstteile liegen ein Bahnräumer, Kolbenstangenschutzrohre sowie Kupplungs- und Schlauchimitationen bei. Die Bedruckung ist ordentlich und sauber. Für die freistehenden Scheinwerfer hätte man sich eine weiße Auslegung gewünscht; sie wirken etwas duster.

Der Tender ist ebenfalls sehr akkurat ausgeführt. Das Gehäuse ist aus Kunststoff, und es sind kleine Metallblöcke zur Gewichtserhöhung eingeklebt. Das Fahrwerk besteht aus Metall einschließlich der Zahnräder. Die sehr solide Konstruktion ermöglicht einerseits einen ruhigen Lauf, andererseits nur wenig Seitenverschiebbarkeit. So genau muss man Vorbildtreue nun auch wieder nicht treiben!

Bei aller Freude über die detaillierte Gestaltung trübt →

Nach der Ursprungs- und der Rekolok der Baureihe 52 liefert Tillig jetzt in Kooperation mit Pmt das TT-Modell mit dem Steifrahmentender 4T30 ab.

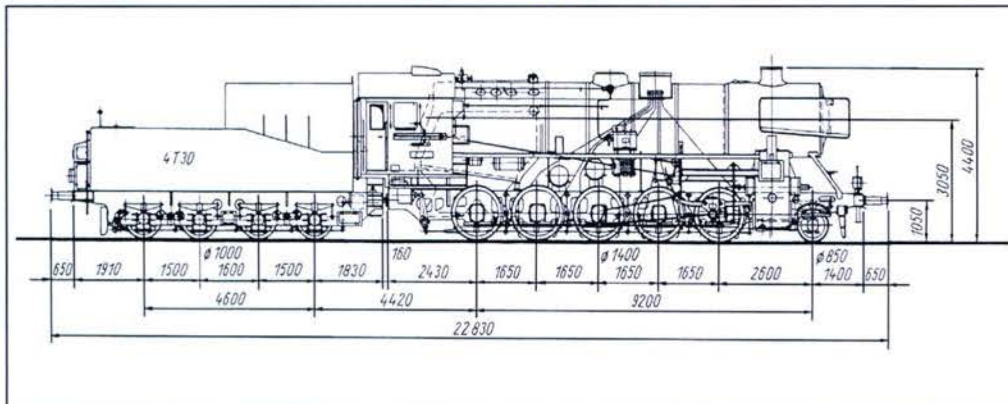
Der Blechkasten



Einfach und schnell mussten Lok und Tender beim Vorbild zu bauen sein. So entstand auch der Wiener Steifrahmentender 4T30.

Mess- und Datenblatt

BR52 der DR mit 4T30 von Tillig/Pmt in TT



Zeichnung: MEB-Archiv

Steckbrief

Hersteller: Tillig, Sebnitz; in Kooperation mit Pmt, Thyrow
Bezeichnung: 521651 der DR mit Steifrahmentender 4T30
Nenngröße/Spur: TT/12 Millimeter
Konstruktionsjahr: 1998/2003
Epoche: III
Katalognummer: 02279
Im Handel seit: August 2004
Andere Ausführungen: Keine
Gehäuse: Lok und Tender aus Kunststoff
Fahrgestell: Tender: Metall; Lok: Kunststoff
Gewicht: 200 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 320 mm (ohne Kolbenstangenschutzrohre)
Kupplung: TT-Standardkupplung; Kupplungsimitationen für Vitrine
Normen: NEM, CE
Preis: 225 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

Elektrik

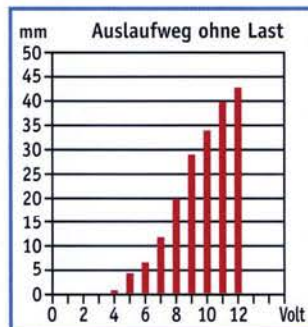
Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über alle Tender- und zwei Kuppelradsätze
Motor: Dreipoliger Flachmotor
Beleuchtung: Wechselnd mit Fahrtrichtung vorn/hinten
Digitale Schnittstelle: NEM 652

Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf alle vier Tenderachsen
Schwungmasse: Eine, ø 11 x 2,6 mm
Haftreifen: Zwei, auf letztem Tenderradsatz
Zugkraft: Ebene: 23 Gramm (Zug mit 36 Achsen)
3 % Steigung: 15 Gramm (Zug mit 22 Achsen)
8 % Steigung: 9 Gramm (Zug mit 14 Achsen)

Service

Gehäusedemontage: Am Triebtender Schraube lösen und Tendergehäuse abnehmen
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Tendergehäuses zugänglich
Zurüstteile: Kolbenstangen-Schutzrohre, Bahnräumer, Bremsschlauch- und Kupplungsimitationen
Bedienungsanleitung: Faltblatt mit Wartungshinweisen und Ersatzteilübersicht
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM = Zuschlag von 50 Prozent für TT

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:120	Modell
Länge über Puffer	22830	190,3	190,5
Achsstand der Lok	9200	76,7	77,0
Treibraddurchmesser	1400	11,7	11,5
Achsstand des Tenders	4600	38,3	38,5
Höhe Schornstein über SO	4400	36,7	37,2

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1,7	<5	-
Kriechen	1,5	<5	-
U_{Nenn}	12	140	43
$V_{Vorbild}$	8,6	80	25
bei 50 km/h	6	50	7

sich der Eindruck nämlich, wenn man die Lok auf raue Testfahrt schickt. Problem Nummer eins: In den alten TT-Standardgleisen wankt die Lok, im Radius 1 klemmen manchmal die Gestänge, der Tender neigt zum Aufklettern und Weichen dürfen nur langsam befahren werden. Problem Nummer zwei: Auch wer das Tillig-Modellgleis hat, muss dieses äußerst exakt verlegen. Und eine weitere Einschränkung gilt für das Ansetzen der Kolbenstangenschutzrohre; mit ihnen können erst Radien ab 350 Millimetern aufwärts befahren werden. Das alles reduziert die freizügige Einsetzbarkeit der Lok leider erheblich.

Die Fahr- und Zugkraftwerte sind hingegen recht zufriedenstellend. Eine Stunde Einfahrzeit ermöglichte anschließend die Feststellung folgender Werte: Bei 1,7 Volt setzt sich die Lok

> Die neue 52 ist in erster Linie ein optisches Highlight

kaum sichtbar in Bewegung, ab 1,6 Volt leuchten die Front- und Schlusslichter deutlich erkennbar. Die Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 80 km/h wird bei 8,6 Volt erreicht. Bei 12 Volt ist das Modell mit 140 km/h etwas zu schnell (nach NEM dürften es 120 km/h sein). Von Rasen muss man aber noch nicht sprechen.

Dem kleinen Triebtender, der gerade mal 119 Gramm wiegt, sieht man sein Zugvermögen nicht unbedingt an. Immerhin 36 Achsen zog die Lok in der Ebene. Das sind 18 Zwei- oder 9 Vierachser; nicht überwältigend, aber auch nicht schlecht. In der Acht-Prozent-Steigung allerdings ließ die Zugkraft erheblich nach; 14 Achsen sind doch ein bisschen wenig.

Der Tender kann über eine NEM-Schnittstelle, aus der der Brückenstecker zu entfernen ist, digitalisiert werden. Allerdings ist für die Beleuchtung ein



Der gut gestaltete Tender hat ein Fahrwerk aus Metall. Das Gehäuse und die Achslagerblenden bestehen dagegen aus Kunststoff.

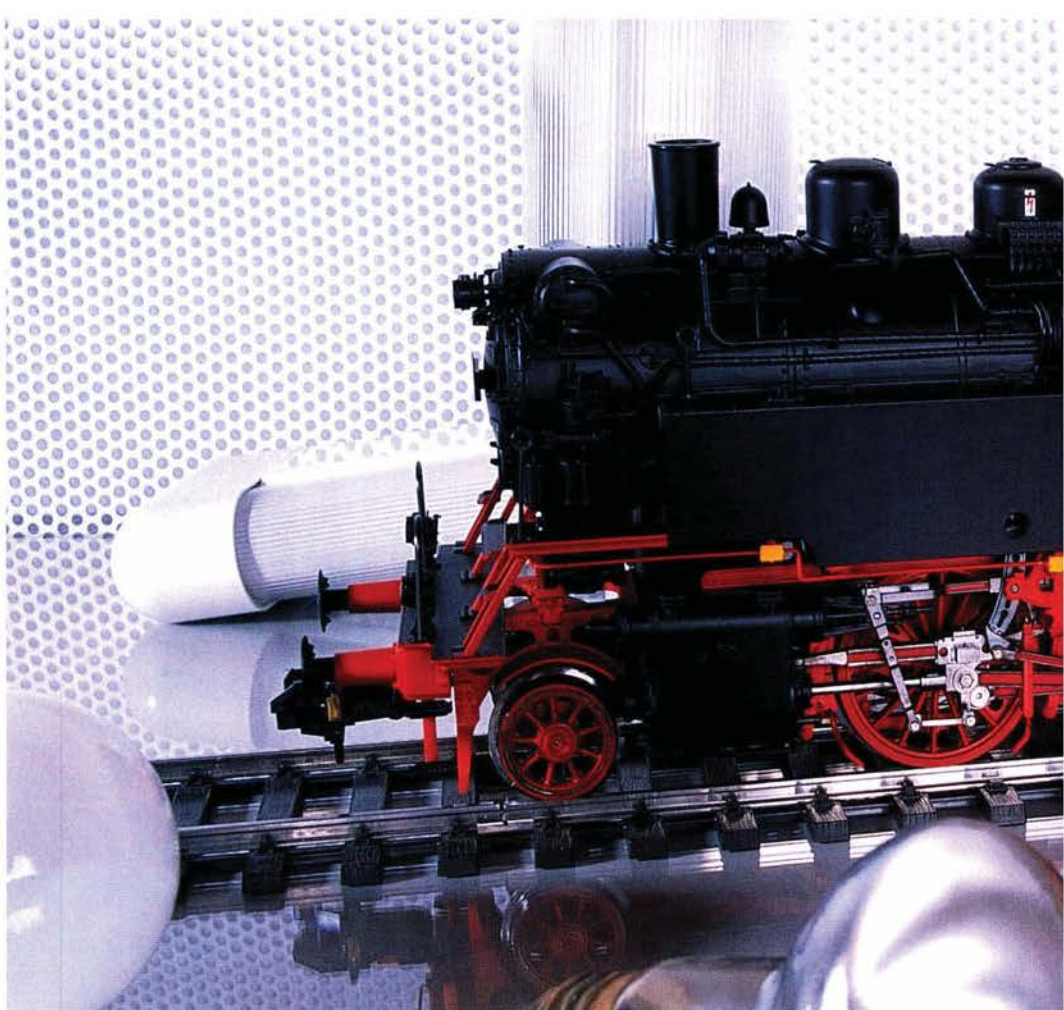


Proportionen und Gesamteindruck des Triebtenders überzeugen. Das kleine Gefährt liefert eine immerhin respektable Zugkraft.

zusätzliches Kabel durch Führerhaus und Kessel zu führen. Aber Achtung, Tillig rät, das Lokteil nicht zu demontieren und sich insbesondere nicht an den versiegelten Fixierschrauben zu vergreifen, da sonst die Garantie verlorengeht! Wer sich selbst die Digitalisierung nicht zutraut, sollte sich an den entsprechenden Service des Herstellers wenden.

Die 52 mit Steifrahmententender ist zweifellos eine Bereicherung für den TT-Fahrzeugpark. Der positive optische Eindruck wird leider durch Einschränkungen im Betrieb relativiert. Zirka 225 Euro kostet die Maschine. Für diesen Preis sollte man mehr erwarten können als ein gut aussehendes Vitrinen-Sammler-Modell.

Henning Bösherz



Klassisch und modern: In Hübners Neukonstruktion findet sich unter dem typischen Bubikopf-Gehäuse aktuelle Spur-I-Antriebstechnik.

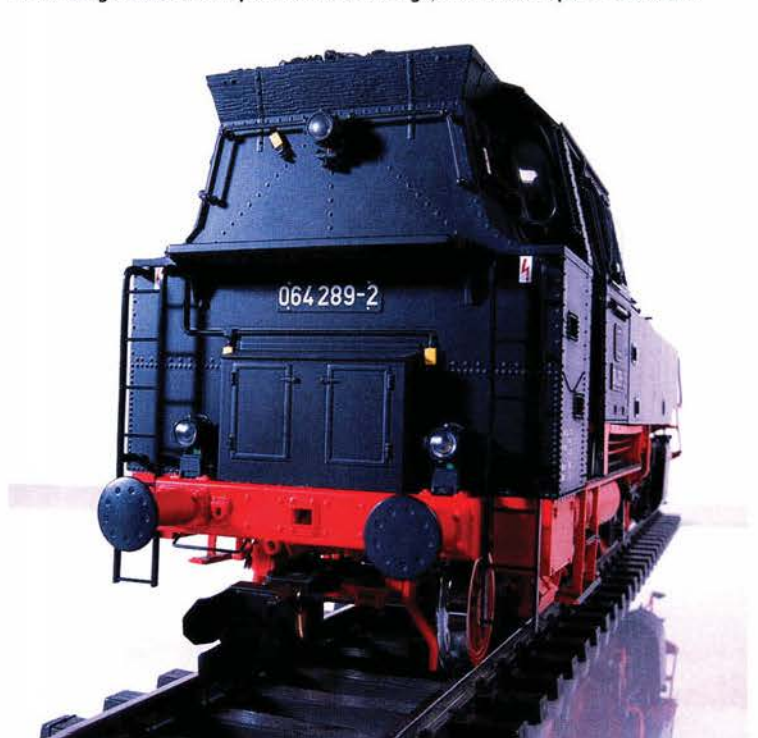
Im Gegensatz zum H0-Bereich gibt es in Spur I noch etliche Lücken für clevere Produktstrategen. Hübner schließt eine mit der 64.

Helles Köpfchen

Die Stirnseiten darf der Käufer noch mit Pufferträger-Details aufrüsten. Die DB-Einheits-Laternen können auch Rangierbeleuchtung zeigen.



Dank Federpuffern ist auch ein Betrieb mit Original-Kupplungen möglich. Passende Anhängsel wären beispielsweise Silberlinge, die Hübner später ausliefert.





Funktionen digital

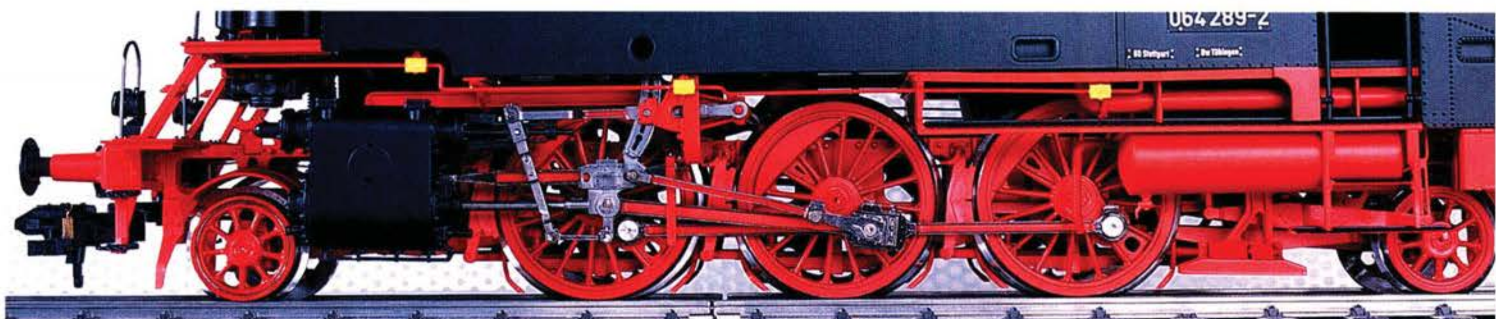
- F0: **Beleuchtung an/aus (fahrtrichtungsabhängig rot/weiß)**
- F1: **Geräusch und Rauchgenerator an/aus**
- F2: **Pfeife an/aus**
- F3: **Glocke an/aus**
- F4: **Führerstandsbeleuchtung an/aus**
- F5: **Schlussbeleuchtung an/aus (Lok vor Zug)**
- F6: **Rangierbeleuchtung an (weißes Licht vorne rechts und hinten links) und Anfahrverzögerung aus**
- F7: **Pfeife kurz**
- F8: **Injektor**

„Mein lieber Bubi, du hast aber ordentlich Speck auf den Rippen", mag man denken, wenn man die eher schmächtige Spur-I-064 aus dem üppigen Karton holt. Allerdings kann Gewicht bei dem vielfältigen Programm, das die Lok vorbildgerecht bewältigt, nicht schaden. Das breite Einsatzspektrum ist es auch, das die Lok für die Firma Hübner, und natürlich für den Modellbahner, zu einer cleveren Wahl macht. Das hohe Gewicht verwundert nicht, kommt doch viel Metall beim Bau der Tenderlok zum Einsatz. So bestehen Kessel, Wasserkästen und große Teile des filigranen und vielfach durchbrochen ausgeführten Rahmens aus dem wertigen Werkstoff.

Der Lokführer besteigt seine Maschine durch die zu öffnende Tür und tritt auf den mit Holzmaserung versehenen Kunststoff-Boden. Er schaut auf detaillierte Nachbildungen der Armaturen und Instrumente. Bei Nachtfahrt verhindert die digital schaltbare Führerstandsbeleuchtung, dass Meister und Heizer im Dunklen tappen.

Trotz der vorbildgetreuen Detaillierung des Führerstands muss für die Fortbewegung schon der Modellbahner sorgen. Der Bubikopf trägt serienmäßig einen Sound-Decoder von ESU unter dem Gehäuse. Letzterer ist ein helles Köpfchen, versteht er doch analoge Fahranweisungen auf Gleich- und Wechselstrom-Anlagen und Befehle von digitalen DCC- und Motorola-Steuerungen. Über eine Umschaltung zwischen den Systemen braucht man sich keine Gedanken zu machen, die erledigt der Decoder selbstständig. Auf den überzeugenden digitalen Original-Sound muss der Analog-Bahner allerdings verzichten. Auch wenn 064 289 erst bei 7,6 Volt mit umgerechnet 29 km/h loslegt, steht ein ausreichend großer Regelbereich zur Verfügung. Bei 14 Volt erreicht die Lok 98 km/h, was nur geringfügig über dem Vorbild-Maximaltempo von 90 km/h liegt.

Wer an seiner Digital-Zentrale die Adresse 64 einstellt, kann die sehr guten Fahrleistungen genießen. Selbst vergleichsweise wenige Stufen (14) ermöglichen bereits geschmeidiges Fahrverhalten. Bei 28 oder 128 Fahrstufen lässt das Regelverhalten dann wirklich keine Wünsche mehr offen. Zwischen 2,5 und 100 km/h bewegt sich 064 289 bei →

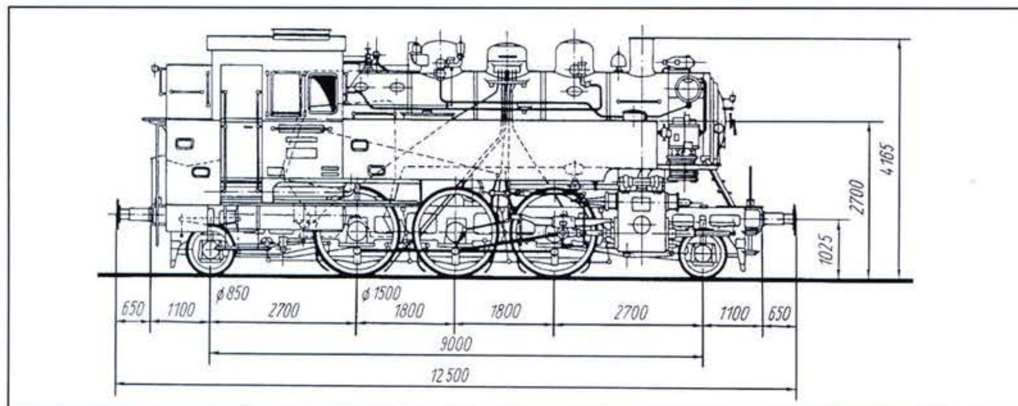


Der Barrenrahmen gefällt durch seine vielfach durchbrochene Ausführung. Die Kuppelstangenlager sollen besonders haltbar sein.

MESS- UND DATENBLATT



BR 064 der Deutschen Bundesbahn von Hübner in I



Zeichnung: MEB-Archiv

Steckbrief

Hersteller: Hübner, Tuttlingen
Bezeichnung: 064 289 der Deutschen Bundesbahn
Nenngröße/Spur: I/45 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2004
Epoche: IV
Katalognummer: 30064
Im Handel seit: Oktober 2004
Andere Ausführungen: Diverse, Epoche II (DRG) und III (DB, DR)
Gehäuse: Metall und Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Kleinster befahrener Radius: 1020 mm
Kupplung: Beidseitig Spur-I-Klauenkupplung
Normen: NEM, CE
Preis: 1850 Euro (im Direktvertrieb)

Elektrik

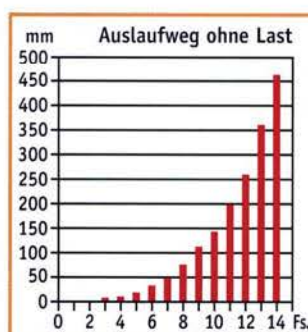
Stromsystem: Zweileiter-System, Multiprotokoll-Decoder
Nennspannung: 14 Volt
Steuerungssystem: DCC, Motorola
Stromabnahme: Über alle Räder
Motor: Mabuchi-Motor
Beleuchtung: Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel weiß/rot, Rangierbeleuchtung digital schaltbar

Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Zahnradgetriebe auf drei Achsen
Schwungmasse: Keine
Haftreifen: Keine
Zugkraft: Ebene: 412 Gramm (Zug mit 26 Achsen)
3 % Steigung: 300 Gramm (Zug mit 16 Achsen)
8 % Steigung: 187 Gramm (Zug mit 8 Achsen)

Service

Gehäusedemontage: 4 Schrauben im Boden lösen und Lokkesseloberteil und Führerhaus abheben. Steckverbindungen von Lautsprecher und Lampen lösen
Zurüstteile: Windabweiser für Führerhaus, Kolbenstangen-Schutzrohre, Blattfedern für Bisselachsen
Bedienungsanleitung: Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Direkt, Hübner Feinwerktechnik, Kaiserstr. 10, 78532 Tuttlingen, Tel. (07461)17070, Internet: www.huebner-modellbahn.de





S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
Fs = Fahrstufe

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:32	Modell
Länge über Puffer	12500	390,6	391
Achsstand	9000	281,3	281
Treibraddurchmesser	1500	46,9	47
Laufraddurchmesser	850	26,6	26,6
Höhe Schornstein über SO	4165	130,2	132
Treibachsstand	3600	112,5	112,5

Fahrwerte digital	Fs.	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1	2,5	-
Kriechen	1	2,5	-
V_{max}	14	100	470
$V_{Vorbild}$	12	90	220
bei 60 km/h	9	60	70

Werkseinstellung. Natürlich lassen sich die Werte individuell anpassen. Ebenso selbstverständlich muss das Gehäuse zur Programmierung nicht abgenommen werden. Die Zugkraftwerte sind der recht zierlichen Maschine angemessen. In der Ebene kann sie einen gemischten Zug aus fünf vierachsigen- und drei zweiachsigen Waggons befördern.

Die Geräuschkulisse ist vom Feinsten. Je nach Belastung wird der Auspuffschlag härter oder weicher, die Glocke schwingt akustisch nach, die Pfeife klingt überzeugend und beim Anhalten quietschen die Bremsen. Nicht unbeachtet sollte man allerdings lassen, dass mit der Geräusch-Elektronik auch der Rauchgenerator geschaltet wird. Um letzteren vor Schäden zu bewahren, ist es notwendig, genügend Destillat in den Rauchentwickler zu fül-

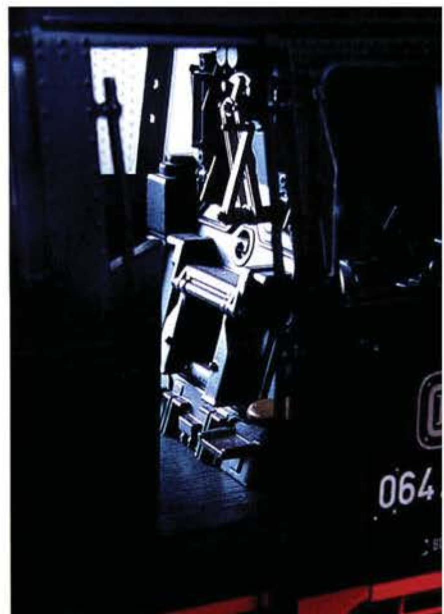
Ausgewogen gefedert gleitet Hübners 64 über die Gleise

len. Am besten lässt sich die Flüssigkeit mit einer größeren Spritze dosieren. Der Decoder ist auch mit einer Bremsstrecken-Erkennung ausgestattet. Die Antriebsgeräusche bleiben selbst bei ausgeschaltetem Sound angenehm dezent. Zur Stromabnahme ziehen die Tuttlinger alle Räder der fünf Achsen heran.

Dass beispielsweise die Sandfallrohre vom Sanddom aus freistehend nach unten geführt werden, versteht sich in dieser Baugröße von selbst. Ebenso, dass die Bauteile im Fahrgestell-Bereich dort enden, wo sie enden sollen: In Radebene knapp über der Schienenoberkante. Das Führerhaus besteht aus Kunststoff, ebenso der Kohlekasten. Die Gravur der Pumpen und Aufhängungen der Griffstangen am Führerhaus geriet wenig scharfkantig, weshalb man ihnen ansieht, dass sie aus Kunststoff beste-



Griffe, Ventile, Leitungen und geriffelte Trittstufen sind separat angesetzt: So gewinnt die Spur I neue Freunde.



Im Streiflicht wird der hohe Standard der Detaillierung deutlich. Die Kunststoff-Teile dürften aber etwas scharfkantiger sein.

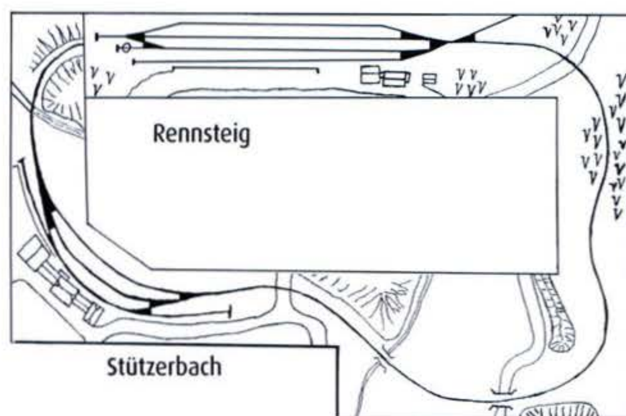
hen. Die Spur-I-Standardkupplungen sind an den Gestellen der Laufachsen befestigt und nicht kulissengeführt. Die drei Kuppelachsen wurden gefedert aufgehängt, wobei die mittlere das größte Höhenspiel aufweist. Auch Vor- und Nachlaufachse gleichen Höhenversatz der Schienen zuverlässig aus. Da man damit rechnen muss, dass es beispielsweise wegen eines Bedienungsfehlers zu einer Entgleisung kommt, ist es löblich, dass ein Schienenräumer als Ersatz beiliegt. Unbedingt sollte der Besitzer einen Blick auf den herrlich filigranen Barrenrahmen werfen. Dieser trägt mit dem vollständigen, wenn auch nicht funktionsfähigen Bremsgestänge und den feinen Ganzmetallrädern entscheidend zur vorbildgerechten Wirkung des Fahrwerksbereichs bei. Der Glanzgrad zwischen lackierten Metallteilen und in eingefärbtem Kunststoff gespritzen Partien differiert ein wenig.

064 289 ist originalgetreu nach der Epoche IV beschriftet. Das erhaltengebliebene Vorbild befindet sich im Besitz der Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V. (EFZ).

Die Bedienungsanleitung wünscht dem Modellbahner viel Spaß und lange Freude an der Neuerwerbung. Angesichts der Qualitäten sollten die Wünsche in Erfüllung gehen, sofern der Hobby-Etat eine Ausgabe von 1850 Euro verkraftet. Das Sparen auf die feine Kleine lohnt sich in jedem Fall.

Jochen Frickel

Die Wiederbelebung der Rennsteigbahn macht Fortschritte, die Erweiterung der H0-Anlage Christoph Romanns ebenfalls.



Rennsteig - Fieberkurve

Platzprobleme, na und? Davon lässt sich doch ein Oberhesse aus Überzeugung nicht aus der Spur werfen! Rechtzeitig vor den Jubiläumsfeiern im Thüringer Wald hat Christoph Romann die schon lange geplante Erweiterung seiner H0-Rennsteiganlage in die Tat umgesetzt.

„Das Rennsteigfieber hält an", lacht der gebürtige Büdinger und denkt dabei nicht nur an die Festwoche zum 100-jährigen Bestehen der Vorbild-Rennsteigbahn. Nach dem winterlichen Spitzkehrenbahnhof Rennsteig („Schneeflöckchen, Weißröckchen", MODELLEISENBAHNER, Heft 2/2003) wandte sich Romann beim Weiterbau eher sommerlichen Verhältnissen zu, schließt aber nicht aus, dass im Endstadium frei nach Vivaldi alle vier Jahreszeiten auf den Segmenten Platz finden könnten.

Ausgehend vom Bahnhof Rennsteig als Scheitelpunkt arbeitete sich Christoph Romann Segment für Segment mit Ausschnitten der Steilstrecke zwischen beiden Stationen zum Bahnhof Stützerbach vor. „Die Anlage hat eine tatsächliche Steigungsstrecke, bis zum Segment des Bahnhofs Rennsteig beträgt die Höhendifferenz 23 Zentimeter, maximal dreieinhalb bis vier Zentimeter auf einem Meter", erläutert Romann sein am Vorbild orientiertes Anlagenkonzept.

Die Steigung respektive das Gefälle ermöglichten auch die Platzierung eines drei Meter langen Schattenbahnhofs unter der Spitzkehrenstation Rennsteig. Die Einfahrt ist durch die Darstellung des Felseinschnitts bei Meyersgrund getarnt. Je nach Anlagenaufstellung „kann ich meinen viergleisigen Schattenbahnhof auch als Fiddleyard nutzen", flicht Romann ergänzend ein.

Wegen des nach wie vor nicht behobenen Platzmangels, aber auch zwecks einfacheren Transports besteht die Rennsteiganlage nunmehr aus

Obligatorisch: Mit Riggenbach-Gegendruckbremse ausgerüstet, darf 94 1522 mit ihrer Reichsbahn-Doppelstockgarnitur über den Rennsteig schnaufen.

Anlagen-Steckbrief

15-teilige, zerlegbare Segmentanlage in Rahmenbauweise mit Styroporauflage

Maße gesamt: 4,50 x 3,00 m
Erbauer: Christoph Romann
Bauzeit für die Anlagen-Erweiterung: Zirka 1,5 Jahre
Epoche: III - IV
System: Zweileiter-GS
Betrieb: Analog
Gleismaterial: Roco, Peco, Tillig (Stahlschwelle)
Gleislänge: Zirka 32 m
Rollendes Material: Roco, Fleischmann, Piko, Gützold, Sachsenmodelle
Besonderheiten: Maßstäbliche Steigungsstrecke
Anlagenthema: Eingleisige Nebenbahn
Vorbild: Rennsteigbahn, Rennsteig – Stützerbach

15 praktisch zerlegbaren Segmenten. „In Leichtbauweise", wirft der rührige Modellbahner ein. Die Unterkonstruktion beschränkt sich auf Distanzstücke, denn die Anlage ist zum Aufbau auf Tisch- oder ähnlichen Platten gedacht.

Die Styroporauflage im Sperrholzrahmen sowie die Landschaftsgestaltung auf Pappmachébasis halten das Gewicht der Anlagenteile in erträglichen Grenzen.

Aber ist das auch ausreichend stabil?

„Fragen Sie mich das nach der Präsentation am Rennsteig", lacht Christoph Romann, um aber sogleich wieder ernst zu werden: „Mit dieser bewährten Methode habe ich bislang die besten Erfahrungen gemacht, selbst die inzwischen rund 600 Nadelbäumchen haben ihre Pflanzlöcher nicht verlassen."

Womit wir bei der Begrünung wären.

Zugegeben, ein Anlagenthema im Wüstensand wäre wohl kostengünstiger und auch naturalistischer zu verwirklichen gewesen als ein Teil des Thüringer Waldes. „Aber begrünt mit Foliage und Flocken verschiedener Hersteller machen sich selbst die Flaschenputzerbäumchen gar nicht so schlecht", findet Christoph Romann, räumt aber ein, dass man dabei nicht die einzelne Fichte, sondern besser den Wald in seiner Gesamtheit wahrnehmen sollte.

Apropos Forst: Beim Waldesgrund setzt Romann neben Woodland-Turf auf ein Spezialrezept: „Der ausgesiebte Früchtetee sieht doch so richtig nach Waldboden aus", lobt der mittlerweile 40-Jährige die Wirkung seines biotopverdächtigen Materials.

Wer nun eine ähnliche Mixtur an den Gleisen erwartet, geht fehl. Der Trasse aus drei Millimeter dicken Sperrholzbrettchen mit Korkauflage verpasste Romann durchaus handelsüblichen Schotter.

Wer die Anlage in natura begutachten möchte, hat dazu während der Rennsteigbahn-Festwoche vom 25. September bis zum 3. Oktober 2004 Gelegenheit: Voraussichtlich im historischen Feuerwehrgerätehaus in Frauenwald macht Christoph Romann Betrieb, Überraschungen nicht ausgeschlossen.

Weniger überrascht, dass der Rennsteigbahn-Fan bereits weiterplant: Schmiedefeld und Thomasmühle sind die nächsten Segment-Ziele. Doch bis dahin braucht's entweder endlich einen trockenen Keller oder ein neues Domizil, nicht wahr? *Karlheinz Haucke*



Zum Jubiläum, das auch in der H0-Welt gefeiert wird, haben sich Fotografen und Videofilmer an der Rennsteigstrecke versammelt.



Es muss nicht immer dampfen: Epochegerecht ist der Modelleinsatz der 118 714-5 vor DR-Reisezügen auf der Thüringer Rennsteigbahn.



Nicht auf der Jagd nach eisenbahnbegeisterten Falschparkern im Wald, sondern dem Schwarzwild auf der Spur ist Oberförster Hugo.



Fotos: Romann

Der Mittelteil des Stützerbacher Empfangsgebäudes entstand aus dem alten Vero-Bausatz, der Rest im Eigenbau aus Evergreenplatten.

Rationelles Arbeiten unter Zeitdruck muss nicht Verzicht auf Qualität bedeuten: Für Kunstmaler Michael Robert Gauß war das H0-Schaustück der eigentliche Einstieg in den Dioramen- und Modellanlagenbau – ein Schritt mit Folgen.

Meisterklasse



Im Überblick: Auf nicht einmal einem Viertelquadratmeter tut sich hier eine Miniaturwelt auf, die mit stimmigen Details Erzählstrukturen offenbart.

Am Anfang stand ein Wettbewerb: Die Firma Auhagen hatte ihn 1996 ausgeschrieben. Das Thema war freigestellt, bei der Umsetzung sollten lediglich Produkte des Traditionsunternehmens aus dem Erzgebirge verwandt werden.

Michael Robert Gauß, damals 24-jährig, Modellbahner seit Kindertagen und in einem ortsansässigen Club aktiv, reizte die Idee und so nahm das Schicksal seinen Lauf: „Das war der Einstieg in den Dioramen-Bau", stellt der heute freischaffende Künstler mit eigenem Atelier in Bad Mergentheim rückblickend fest.

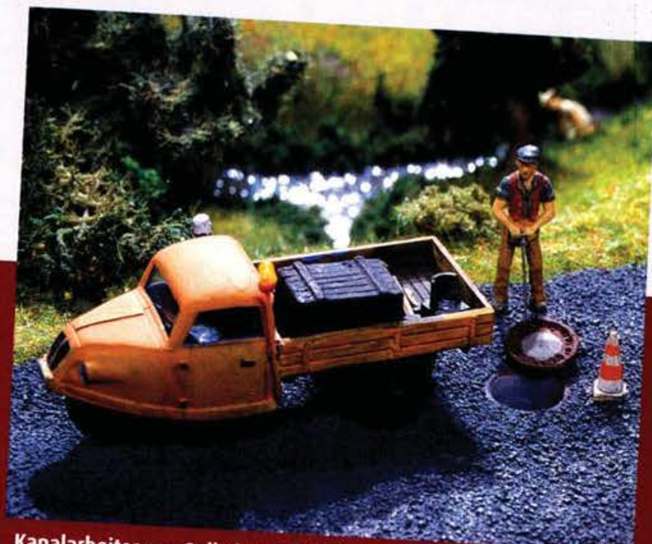
Genau genommen war's auch gar nicht der Anfang, zumindest nicht im Anlagenbau. Sieht man von den ersten kreativen Schritten auf Kindesbeinen ab, denen weitere des Heranwachsenden folgten, machte Michael Robert Gauß bereits mit Anfang 20 nachhaltig auf sein modellbauerisches Talent aufmerksam: Die Gestaltung weiter Teile einer Flusslandschaft auf der Clubanlage schätzt der gebürtige Stuttgarter selbst „als erste größere Arbeit" ein.

Doch zurück zum Dioramenbau, der für den Kunstmaler und begeisterten Wagner-Enthusiasten längst mehr als nur Fingerübungen für den umfangreicheren Anlagenbau bedeutet. Wenngleich auch letzterer zweifellos von den mit immer geübterer Hand inszenierten Schaustücken profitierte: Die N-Anlage der Schrozberger Rampe brachte es sogar zu einem Ehrenplatz im Museum (siehe „Rampen-Lichtspiele", MODELLEISENBAHNER, Heft 9/2003).

Das kleine Schaustück verrät die Hand des Künstlers: Nicht spektakulär, nicht auf Effekthascherei bedacht, aber vielschichtig, von ruhiger Grundstimmung, doch mit pfiffigem Witz inszeniert, in Auftritte gegliedert und gleichwohl zu einem Ganzen verwoben.

Kongenial erfasst und mit kundigem Blick und der Kamera festgehalten hat's unser Fotograf Andreas Stirl. Und auch mir gefällt, was ich da sehe.

„Heute würde ich manches anders und vor allem besser machen", →


Kanalarbeiter am Gullydeckel: Mit leichter Hand inszeniert, verrät diese Momentaufnahme nur wenig über den Eigenbau-Aufwand.

Auf einen Blick



Name: Gauß
Vorname: Michael Robert
Alter: Jahrgang 1972
Geburtsort: Stuttgart
Familienstand: Ledig
Beruf: Kunstmaler (Absolvent der Kunstakademie Schwäbisch Hall), Fachautor, Modell- und Dioramenbauer
Hobbys: Modellbahn, Musizieren, Musik hören
Instrument: Sechs-Loch-Flöten wie südamerikanische oder Irish Whistle (als Kind Blockflöte)
Sport: Gelegentlich ein bisschen Radfahren, aber „nur, wenn's wirklich warm ist"
Lieblingskomponist: Richard Wagner, „bester Energielieferant"
Lieblingskomposition: Derzeit Wagners „Ring"
Lieblingsgericht: Schon seit Kindertagen Schweizer Wurstsalat mit vielen Zwiebeln

sieht Michael Robert Gauß sein eigenes Werk aus der zeitlichen Distanz kritischer. Hält wohl auch sein Wettbewerbs-Diorama eher für ein Gesellenstück, allenfalls für die Zugangsberechtigung, die Tür zur Meisterklasse öffnen zu dürfen.

Das ehrt ihn und verrät manches über diesen schöpferischen Menschen, der nicht nur am Objekt, sondern an seiner Kunstfertigkeit arbeitet und von sich sagt: „Man muss ständig lernbereit sein!"

Nein, eitel oder gar arrogant ist dieser 32-Jährige nicht, wohl sensibel, wie das Künstlern häufig nachgesagt wird, und sein eigener härtester Kritiker.

Und Hand aufs Herz: Können Sie sich einen kreativen Kopf vorstellen, der in jeder Hinsicht unsensibel bis auf die Knochen zu künstlerischer Ausdrucksstärke fähig wäre?

Nein? Ich eigentlich auch nicht!

Was ein junger, hochbegabter Kunstmaler, ausgestattet mit den handwerklichen Fertigkeiten, selbst auf weniger als einem Viertelquadratmeter thematisiert und schöpferisch darstellt, dürfte selbst manchem gelernten Modellbau-Profi Anerkennung abringen.

Scheinbar mit leichter Hand, immer spürbar die innere Anteilnahme, entwickelt Michael Robert Gauß eine dreidimensionale Miniaturwelt, die, keineswegs überladen, von und mit ihren Erzähl-Szenen lebt. Und es ist kein Zufall, dass narrative Strukturen wie die Be- →

Schienen- und Straßenverkehr sind an der Nebenbahn bescheiden, doch der Schrankenposten sorgt dafür, dass sich beide nicht in die Quere kommen.

Der Bummelzug der Lokalbahn erreicht kaum verspätet den kleinen Haltepunkt; das Fahrgastaufkommen hält sich in überschaubaren Grenzen.

Scheinbar mit leichter Hand inszeniert: Narrative Strukturen fügen sich zu einem vielschichtigen Miniaturkosmos

Anlagen-Steckbrief

Rechteckiger Styropor-Schichtbau auf 19-mm-Pressspanplatte

Maße: 0,68 x 0,35 m

Erbauer: Michael Robert Gauß

Bauzeit: Zirka 1 Monat

Epoche: III

System: Zweileiter-Gleichstrom

Betrieb: Optional

Gleismaterial: Roco

Rollendes Material: Märklin, Fleischmann, Roco

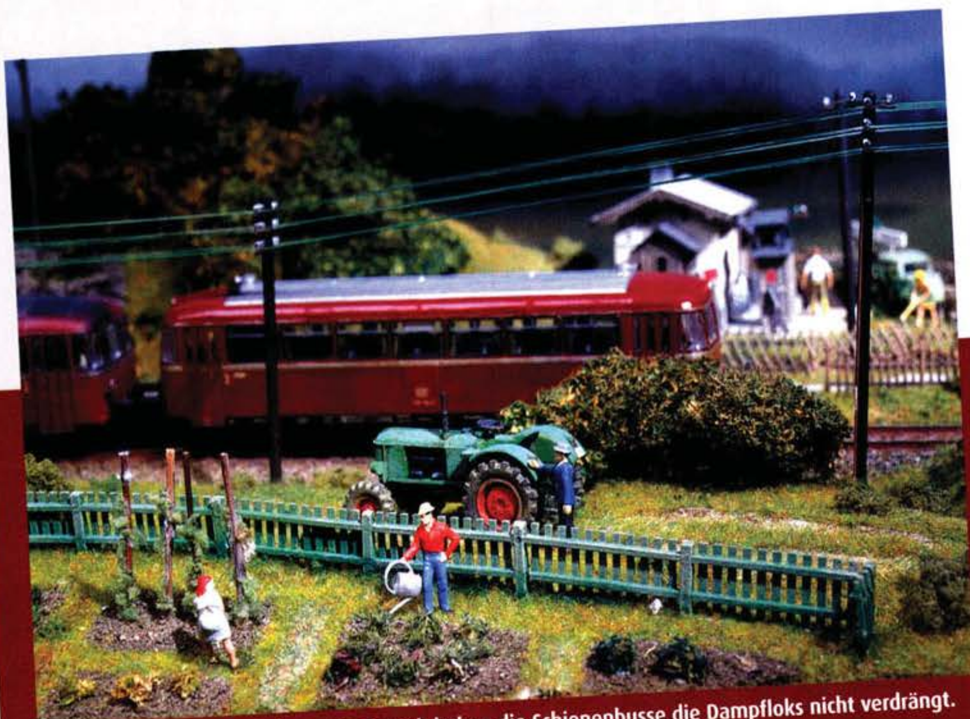
Besonderheiten: Aufwendiger Schienenbus-Umbau

Anlagenthema: Eingleisige Nebenbahn mit Bahnübergang und Haltepunkt

Vorbild: Kein konkretes, Motive aus Sachsen und von fränkischen Lokalbahnen



Kaum sind die Schranken hoch, gibt Wachtmeister Gregor Göricke auf seiner Dienstmaschine Gas.



Der Retter der Nebenbahnen: Doch noch haben die Schienenbusse die Dampfloks nicht verdrängt.

schränkung der Fläche ihre Entsprechung im klassischen Bildaufbau finden.

Auch dort gibt der Rahmen die Grenzen vor, sind Konturen und Farben der vorgegebenen Fläche unterworfen und wirken doch über ihre angestammte Sphäre hinaus. Und wer die alten Meister kennt, der weiß um die Bedeutung der Erzählstrukturen ihrer Werke.

Kein Wunder also, dass dem Kunstmaler und Akademieabsolventen Gauß auch der Dioramen-Bau besonders liegt. Hier ergänzen sich zwei gar nicht so verschiedene Welten, die Kunst und das allmählich zum Nebenberuf werdende Hobby, auf das trefflichste. Da überrascht es auch nicht, dass der gebürtige Stuttgarter nicht nur seit über zehn Jahren Kurse in Zeichnen, Aquarell- und Ölmalerei leitet, sondern unter seiner Regie sich nicht minder lange die Modellbau-Gruppe in einem Bad Mergentheimer Internat trifft.

Bild und Diorama: „Die Qualität sieht man an den Kanten, den Grenzen der Flächen!"

Kein Picknick im Grünen: „Bin ich Tarzan", denkt Hugo Hintermoser, doch seine Jane mit Strohhut lässt nur anmutig ihre Hand durchs Wasser gleiten.

Fotos: Stirl

Als die 98 mit ihren DB-Umbaudreiachsern schnaufend Bettenfeld erreicht, gönnt sich Heinz Schneck eine Pause bei der Gartenarbeit und einen Blick.

Auch dort vermittelt Michael Robert Gauß seine Erkenntnisse vom Einstieg in den Dioramen-Bau: „Rationelles Arbeiten ist zu vereinbaren mit guter Qualität!" Und die, fügt der sympathische Brillenträger hinzu, „sieht man vor allem an den Kanten, an den Grenzen der Flächen!"

Womit wir wieder beim Bildaufbau wären! Wobei wir ja eigentlich zum Aufbau dieses ersten Dioramas kommen wollten, was nun hiermit geschehen soll.

Der Unterbau besteht aus einer 19 Millimeter dicken Pressspanplatte und darüber „einem mehrlagigen Styropor-Schichtaufbau", verrät Gauß. Die Geländeprofile wurden mit einem scharfen Messer ausgearbeitet und mit Knauf-Goldband-Fertigputz vergipst.

„Die Muschelkalkfelsen sind noch eine recht einfache Ausführung", wirft Gauß ein. Womit zweierlei deutlich wird: Gauß ist ein genauer Naturbeobachter und des Künstlers Anspruch an sich selbst ist gestiegen.

Dabei hat sein beeindruckendes Schaustück neben dem Offenkundigen noch manches zu bieten, das sich nicht auf den ersten Blick erschließen lässt. Dass etwa der Gullydeckel aus einer Filzschreiberkappe entstand, oder dass die Rohrleitungen aus PVC-Röhrchen von Fahnenwimpeln tatsächlich unter der Straße hindurchführen, deren etwas grober Belag das teerähnliche Abfallprodukt einer Eisengießerei ist. Und dass die Schienenbusgarnitur von Roco das Ergebnis eines umfangreichen Umbaus ist.

„Dazu ein andermal mehr", verspricht Gauß.

Vorab aber noch dies: Das Diorama wurde preisgekrönt; auf Anhieb Rang zwei für den Einsteiger! *Karlheinz Haucke*

MODELLBAHN AKTUELL

TILLIG ▸ *Vierteiliger Doppelstockzug in TT*



In Lackierung und Beschriftung der Epoche IV wird der vierteilige Doppelstockzug DBvee (Bild) ohne Führerabteil für Wendezüge aufgelegt. Das „ee" stand dabei für die Energieversorgung aus der Hauptheizleitung des Triebfahrzeuges. Einen DR-Eilzugwagen gibt es als B4mgek mit Buffettabteil für Epoche III. Die V60 erscheint in der Variante als blaue 346004 der Press. Ebenfalls neu ist ein zweiachsiger Kühlwagen Slms der polnischen Staatsbahn PKP für die Epoche III.

US-Corner



Katos N-SD70MAC fährt gut und sieht gut aus.



Das Motorrad ist zu groß für die Ladefläche.

N-Bahner können sich über die kräftige und leise SD70MAC von Kato freuen. Das Vorbild gehört zu den meistgebauten US-Dieselloks. Neben der akkuraten Formgebung und der mehrfarbigen Bedruckung gefallen die sehr guten Fahreigenschaften. Die Modelle sind über Noch oder Lemke zu beziehen. H0-Autofans dürfen sich auf ein amerikanisches Motorrad freuen, das sogar echte Speichen aufweist. Dank eines ausklappbaren Aufstellers kann man das fein detaillierte Modell auch vorbildgerecht parken. Ein Chevrolet Pickup fährt drei Särge spazieren. Beide Modelle werden von Busch gefertigt. Ab etwa 1890 sorgen filigrane Lampen für die Beleuchtung amerikanischer H0-Straßen. Die Fertigmodelle bestehen komplett aus Metall und werden in den Universal-Sockel gesteckt. So kann man sie beispielsweise zu Wartungsarbeiten an der Anlage abnehmen. Mit dem Pleasure Dome genannten Aussichtswagen präsentiert sich der luxuriöseste Waggon des Prestigezuges Super Chief der Santa Fe. Sowohl die Lampen als auch den Dome Car fertigt Walthers (www.walthers.com). Beide Modelle sind im spezialisierten Fachhandel erhältlich.



Die Lampen von Walthers passen ab der Epoche I.

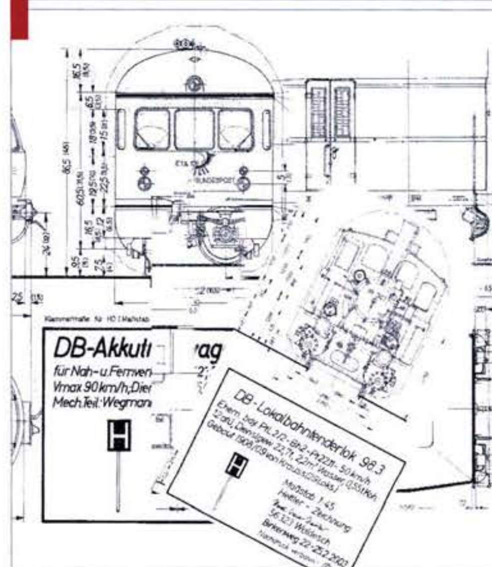
Der Walthers-H0-Dome-Car zeigt viele Details.



FALLER ▸ *Schwarzwaldhof in H0*

Den bekannten Schwarzwaldhof liefern die Gütenbacher nun als patiniertes H0-Modell aus. Die Bernhards-Kapelle im selben Maßstab dient Wanderern und Bergbauern zur inneren Einkehr.

HETTLER ▸ *Zeichnungen in 1:45*



Collage: R. Albrecht

Jeder engagierte Modellbauer kennt das Problem, ob bei Umbauten, Frisuren, Bausatzmontagen und Neubauten die Teile richtig zu platzieren beziehungsweise Maße zu finden, um Teile und komplette Modelle bauen zu können. Die Zeichnungen von Dieter Hettler umfassen Lokomotiven, Reisezug- und Güterwagen sowie einige Sonderblätter und werden laufend ergänzt. Die Zeichnungen sind im Maßstab 1:45, also in Spur-0-Größe beziehungsweise annähernd in doppelter H0-Größe, akkurat gezeichnet. Die Preise liegen zwischen 3 Euro und 13 Euro plus Versandkosten. Eine Ausgabe die sich allemal lohnt, wenn man ordentliche Modelle bauen möchte. Info: Ing.(grad) Dieter Hettler, Birkenweg 22, 56323 Waldesch, Tel. (03628)8715, Email: dieter.hettler@t-online.de.

ROCO ▸ *Reihe 310 der BBÖ in H0*

Ins Platin-Sortiment rollt der als Formvariante vorgestellte österreichische Schnellzugstar der Baureihe 310. Das H0-Modell ist nach der Epoche II beschriftet und wird für Gleich- und Wechselstrom geliefert. Die Epoche-V-Ausführung der französischen Diesellok CC68000 erscheint als Wechselstrom-Version mit Sound-Decoder. Die reinen 1.- und 2.-Klasse-Eurofimawagen der Belgischen Staatsbahn (SNCB) erhalten die aktuelle Farbgebung der Vorbilder. Für dieselbe Bahngesellschaft rollt ein gedeckter Epoche-III-Güterwagen.

HERPA ▸ *Mercedes L311 und Werttransporter in H0*



Das liebe Geld kann nun im Werttransporter (links) auch in H0 sicher auf die Bank gebracht werden. Der betagte Mercedes-L311-Hängerzug (rechts) der Riwa-Spedition steht vor dem modernen Firmensitz, der als Bausatz erhältlich ist.

PREISER ▸ *Bundesbahnpersonal in I*



Bundesbahnpersonal, darunter ein die Fahrkarten lochender Schaffner, steht als Trio (Bild) zum Einsatz auf Spur-I-Anlagen bereit. Sets mit gehenden, stehenden und sitzenden Reisenden sorgen für die weitere Belebung von H0-Bahnhöfen. Mit Boule-Spielern und zwei Reiterhof-Sets lassen sich im selben Maßstab Freizeitaktivitäten in Szene setzen. Hobby-Reiter in freier Wildbahn und im Gestüt sind auch Thema von gleich vier Packungen in 1:160. Viehhändler und Kaufinteressenten scharen sich um eine Z-Kuh. Sitzende und stehende Reisende erweitern ebenfalls das Sortiment im Maßstab 1:220.

NOCH ▸ *Acrylfarben zum Landschaftsbau*

Die Acrylfarben auf Wasserbasis trocknen matt auf und eignen sich auch für die Lackierung von Styropor. Die unterschiedlichen Farbtöne können untereinander gemischt werden und sind nach dem Trocknen wasserfest. Eine Spraydose enthält 200, das Gebinde zum Streichen 90 ml.

FLEISCHMANN ▸ *Fakultativwagen in N*



Nach der Reisezugversion mit vier Fenstern pro Seite erscheint der DRG-Fakultativwagen nun als braun lackierter Waggon mit nur einem kleinen Fenster (Bild). Ebenfalls in N rollt der nun mit Bretterwänden bestückte Epoche-III-Gmhs53 mit funktionsfähiger Zugschlussbeleuchtung an. Den DCC-Decoder gibt's jetzt auch mit sechspoligem Stecker ohne Litzen.

MODELLBAHN AKTUELL

MÄRKLIN ▸ *05 in H0 für Insider und historische US-Personenwagen in Z*



Nur für Insider liefern die Göppinger die Stromlinien-Dampflok der Baureihe 05 (Bild) für H0 aus. Das Ganzmetall-Modell der Epoche-II-05 001 trägt natürlich einen Sound-Decoder und wird durch einen Hochleistungs-Antrieb in Fahrt gebracht. Der Schwerlastwagen Ssy 45 nach Vorbild der Deutschen Bundesbahn kam ab der Epoche III unter anderem beim Transport von heißen Stahlbrammen zum Einsatz. Das Spur-I-Modell birgt unter der abnehmbaren Thermohaube die Nachbildung glühender Brammen. Die Leuchtdioden werden von einer nicht im Lieferumfang enthaltenen Batterie befeuert. Für US-Fans unter den Miniclub-Anhängern rollt das Viererset mit historischen Reisezugwagen der Denver & Rio Grande Western an.

WIKING ▸ *California-T5 in H0*



Wer seinen H0-Freunden etwas gönnen will, stellt ihnen für den Urlaubstripp den neuen VW T5 „California" in Campingausführung (mitte) zur Verfügung. Auch der Austin-Healey in zweifarbiger Lackierung (rechts) sowie die Pagode, das Mercedes-Benz-Coupé 280SL (links), lassen dank modellpflegerischer Farben der Berliner Freizeitfreuden aufkommen. Für saubere H0-Straßen sorgt innerorts der Fahrer des Hako-Citymasters. Für die Beseitigung größerer Hindernisse ist der umlackierte Hanomag-Raupenschlepper nun mit Bauschild ausgerüstet.

TRIX ▸ *Wärmeschutzwagen in H0*



Der H0-Wärmeschutzwagen mit Bremserhaus (Bild) orientiert sich an den G10-Sonderausführungen der jungen Bundesbahn und war laut Anschriften in Hamburg-Süd beheimatet. Für ihren lokbespannten S-Bahn-Betrieb ab Epoche V können N-Bahner nun den Minitrix-Steuerwagen einsetzen.

LANGMESSER
▸ *Traktor unter Plane für H0*



Zu Dampflok-Zeiten wagte es kaum ein Hersteller von Maschinen oder Kraftfahrzeugen, seine Produkte ungeschützt auf einem Flachwagen transportieren zu lassen. Langmesser präsentiert ein verhülltes Ladegut in Form eines Traktors. Info: Wolfgang Langmesser, Am Schronhof 11, 47877 Willich, Tel./Fax (02156)109389. Internet: www.langmesser-modellwelt.de.

CONRAD ▸ *Taurus in N*



Zu einem sehr günstigen Preis bietet Conrad Electronics diverse Taurus-Modelle an. So sind eine verkehrsrote 182, eine silberne 1116 mit Hupac-Schriftzug (Bild) und eine ES 64 U 2 von Siemens-Dispo-Lok lieferbar.

SACHSENMODELLE ▸ *Bomz 210.2 in H0*



Die letzten eigenständigen DR-1.-Klasse-Neubauwagen von 1990/91 erhielten neben automatischen Schwenkschiebetüren auch den blau-lichtgrauen Interregio-Anstrich. Mitte bis Ende der 90er-Jahre wurden sie zu 1./2.- und 2.-Klasse-Wagen, indem man die Kopfkissen wegließ und die Teppiche aus den Abteilen entfernte. Das Modell eines solchen Bomz-Wagens gibt es als maßstäbliches Modell von Sachsenmodelle (Bild). Weiterhin sind zwei Varianten des Kesselwagens Zans in Ausführungen der OMV und der On-Rail erhältlch.

SCHUCO ▸ *Porsche Cayenne in H0*

Den modernen H0-Straßenverkehr bereichert Schuco mit zwei weiteren Metalldruckgussmodellen aus chinesischer Fertigung: Der Porsche Cayenne Turbo (Bild links) und das CLK-Cabrio von Mercedes-Benz (Bild rechts) erscheinen in der erfolgreichen „Edition 1:87".



HRS ▸ *Schwellen und Schienenlaschen für I*



Für den Gleisselbstbau in der Königsspur I bietet Hosenträger-Rail-Systems (HRS) echte CNC-gefräste und -gebohrte Buchenholzschwellen für Hübner-Schienenstühle an. Wie beim Vorbild lassen sich die Schienen mit Laschen verbinden, deren Schrauben mit einem 1,5-mm-Steckschraubendreher angezogen werden. Info: Hosenträger Rail-Systems, E. Dreyer, Wendegasse 5, 38239 Salzgitter, Tel. (05300)901641.

MODELLBAHN AKTUELL

BUSCH ▸ *Multicar im Stadtwerke-Design in H0*



Der Multicar (Bild) erhält die typische Stadtwerke-Farbe Orange. Die Feuerwehr Paderborn rückt mit einem Einsatzleitwagen auf Mercedes-M-Klasse-Basis aus. Der Mercedes-170V-Pickup dient einer Gärtnerei als Lieferwagen.

ART & DETAIL ▸ *Steinkübelwagen in H0e und H0m*



Mit den Steinkübelwagen transportierte die Harzquer- und Brockenbahn Schotter aus den Steinbrüchen. Die für H0m und H0e gefertigten Messing-Bausätze enthalten die Teile für einen Waggon mit zwei Kübeln. Jedem Modell liegen fünf Beschriftungen bei, weitere zehn Beschriftungssätze sind erhältlich, so dass alle 15 Vorbildwagen nachgebildet werden können. Info: Art & Detail, Michael Müller, An den Sieben Teichen 23, 38855 Wernigerode, Tel. (03943)633223, Fax (03943)630445, Internet: www.artanddetail.de.

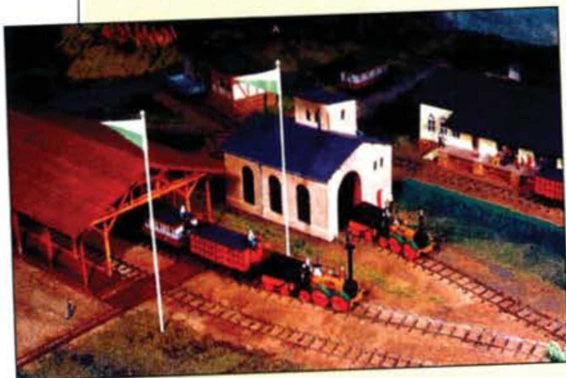
LEMACO ▸ *H0m-Personenwagen der St.-Gallen-Gais-Appenzeller Bahn*

Aus feinstem Messing bestehen die H0m-Personenwagen AB4i 51, B4i 61 und B4i 63 der St.-Gallen-Gais-Appenzeller Bahn. Alle drei Typen weisen eine serienmäßige Innenbeleuchtung auf. Info: Lemaco SA, Chemin du Croset 9, CH-1024 Ecublens/VD, Tel. (0041)(21) 6918991, Fax (0041)(21)6914295, Internet: www.lemaco.ch.



Im Rückspiegel entdeckt

VOR 15 JAHREN: Modelle zur LDE in Epoche I



● Im Jahre 1989 wurde das 150-jährige Bestehen der ersten deutschen Ferneisenbahn Leipzig – Dresden würdig begangen. Recht selten waren und sind jedoch Modellnachbildungen aus der Frühzeit der Pionierstrecke. Für eine Ausstellung der Hochschule für Verkehrswesen baute die AG 3/64 des DMV in nur sechs Monaten insgesamt drei thematische Anlagen und gestaltete unter anderem den Bahnhof Riesa (Bild) mit Elbbrücke in der Zeit des Beginns nach. Die gut umgesetzten Szenen lassen kaum die vorangegangenen Schwierigkeiten erahnen, standen doch als Quellen trotz intensiver Recherche nur die aus Veröffentlichungen bekannten Bilder, Zeichnungen und Stiche zur Verfügung. Wie beim Vorbild damals üblich, wurde auch der Modellbahnhof durch Zäune und Hecken von den umliegenden Besitztümern getrennt. Der Fahrbetrieb erfolgte mittels einfacher A-Schaltung, nach englischem Vorbild herrschte Linksfahrbetrieb.

MODELLBAHN SÜD

Internationales N-und Z-Treffen

● Auch in diesem Jahr ist die Modellbahn Süd, die vom 18. bis zum 21. November 2004 in Stuttgart stattfindet, wieder Anlaufpunkt für N- und Z-Bahner. Das Z-Treffen, zu dem in diesem Jahr 2000 Teilnehmer erwartet werden, ist für Freunde der Spur das größte weltweit. Für das 10. Internationale Treffen der N-Modellbahnclubs ist ein Gemeinschaftsprojekt geplant: Eine Modulanlage soll aus Teilstücken aller beteiligten Länder zusammengesetzt werden. Desweiteren werden rund 30 Anlagen zu sehen sein. Informationen und Hinweise zur Anreise sind unter www.messe-stuttgart.de/modellbahn abrufbar.

IG SPUR II

Modellbauwettbewerb



Foto: IG Spur II

Mit Können und Geduld entstehen Lokmodelle im Maßstab 1:22,5. Sie können am Wettbewerb im Frühjahr 2005 teilnehmen.

● Anlässlich ihres 20-jährigen Bestehens veranstaltet die Interessengemeinschaft Spur II einen Modellbauwettbewerb mit dem Thema Fahrzeuge im Maßstab 1:22,5. Eine Jury wird Qualität, Maßstabstreue, Funktionstüchtigkeit und Besonderheiten bewerten. Gestartet wird in drei Kategorien: Triebfahrzeuge, sonstige Fahrzeuge, Vitrinenmodelle. Innerhalb dieser Kategorien wird nochmals eingeteilt in Eigenbau, Umbau, Superung und Bausätze. Zeit ist genug: Anmeldeschluss ist der 15. April 2005. Bewertung und Preisvergabe finden zum Jahrestreffen am 6. und 7. Mai 2005 in Schenklengsfeld statt. Mehr Informationen gibt es unter www.spur-II.de oder bei Thomas Kaeding unter Telefon (04129) 955232.



MESSE-KALENDER

22.–26. SEPTEMBER 2004: Suisse Toy, CH-Bern.
8.–10. OKTOBER 2004: Modell & Hobby, Leipzig.
22.–26. OKTOBER 2004: Modellbau International, A-Wien.
27.–31. OKTOBER 2004: Hobbyschau, Dresden.
4.–7. NOVEMBER 2004: Modellbau 2004, Köln.
12.–14. NOVEMBER 2004: Euro Modell, Bremen.
18.–21. NOVEMBER 2004: Modellbahn Süd, Stuttgart.
19.–21. NOVEMBER 2004: Modellbau Bodensee, Friedrichshafen.
19.–21. NOVEMBER 2004: Modellbauwelt 2004, Hamburg.
19.–21. NOVEMBER 2004: Schweizer Spielemesse, CH-St. Gallen.

GARTENBAHNTREFFEN SCHKEUDITZ

Rückblick auf 2004

● „Drei Tage Schkeuditz sind anstrengender als drei Tage rheinischer Karneval – aber wesentlich schöner!" Diese Meinung eines Aktiven aus Düsseldorf beschrieb treffend die lockere und freundliche Atmosphäre, in der das dritte Schkeuditzer Gartenbahntreffen vom 25. bis zum 27. Juni stattfand. Für Kenner wie für das weniger fachkundige Publikum war es verblüffend, was für beeindruckende Modelle in so manchem Bastelkeller entstanden. Auch mancher Kleinserienhersteller schürt Erwartungen. So wird es demnächst das „Harz-Kamel", die aus der 110 umgebaute 199, als Bausatz von Modellbau Hilbert geben. Außerdem haben die Hersteller wohl das „Do it yourself" der meisten Großbahner entdeckt und bieten jede Menge Material für den kreativen Selbstbau an. Neben beeindruckenden Anlagen und Vorführ-Aktionen wie Modell-Schneefräsungen durch Kunstschnee begeisterten auch Garten-Feldbahnen.



Foto: Rainer Schaefer

Etwa 6000 Besucher bevölkerten die Halle in Schkeuditz, es ist also nicht mehr nur das Fachpublikum, das sich für große Spurweiten begeistert. Ein unverkennbarer Trend: Die Nachbildung von Feldbahnen wird auch für Gartenbahner immer interessanter.

IMPRESSUM

VERLEGER
Hermann Schöntag

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg, Caroline Becker

ANZEIGEN
Hermine Maucher
Telefon (07524) 9705-40
Caroline Becker
Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, J. H. Broers, Lars Brüggemann, Joachim Bugel, Jörg Chocolaty, Dirk Endisch, Christian Fricke, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Rainer Ippen, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Axel Polnik, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

REDAKTION
MEB-Verlag GmbH
Modelleisenbahner
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

ABONNENTEN-SERVICE
MEB-Verlag GmbH
Lessingstr. 20
88427 Bad Schussenried
Telefon (07583) 9265-37
Fax (07583) 9265-39
E-Mail: abo@modelleisenbahner.de
Preis des Einzelhefts: € 3,30
Jahres-Abonnement Inland:
€ 42,20
Schweiz: sFr 82,40
EU-Länder: € 53,40
Andere europ. Länder: € 60,40
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Oberndorfer Druckerei GmbH
A-5110 Oberndorf

VERTRIEB
IPV Inland Presse Vertrieb GmbH
Wendenstr. 29
20097 Hamburg
Tel. 040/23711-0
Fax 040/23711-215
E-Mail: ipv@ipv-hh.de
Internet: www.ipv-online.de

Der MODELLEISENBAHNER erscheint monatlich. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder sonstige Unterlagen übernimmt der Verlag keine Haftung.
Bankverbindung:
Volksbank Biberach
(BLZ 654 901 30) Konto-Nr. 117 715 000.
Anzeigenpreisliste Nr. 19, gültig ab Heft 1/2002.
Gerichtsstand ist Bad Waldsee.

ISSN 0026-7422

JURIST MIT REGLERGENEHMIGUNG

Unsterblich verliebt in die Eisenbahn! Die tolle Geschichte Uwe Breitmeiers, der heute das Museum Darmstadt-Kranichstein leitet.

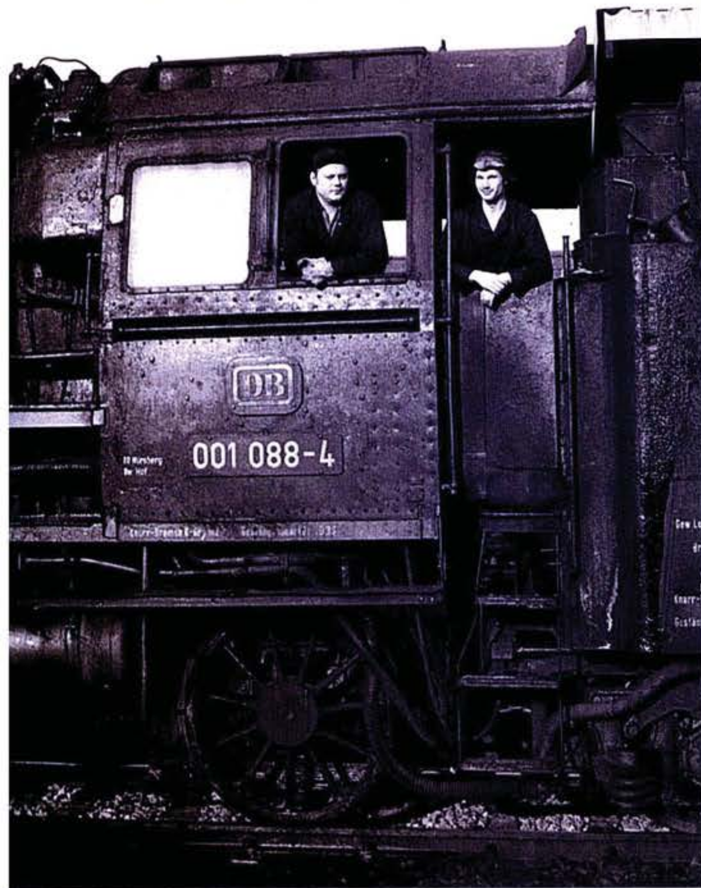


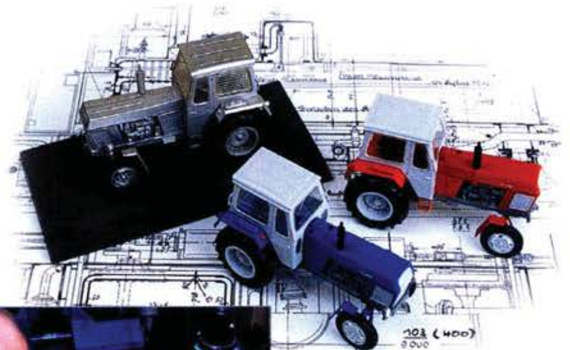
Foto: Slg. Breitmeier



Foto: Koch

VON EBERSWALDE ZUM FINOWKANAL

Mit dem Bahnhof Finowfurt starteten die Oberbarnimer Eisenbahnfreunde ihr Nordbrandenburger H0-Projekt.



Fotos: Stirl



KLEINODE AUS ELBFLORENZ

Schon seit Jahrzehnten steht die Dresdner Firma Technomodell für feinsten Modellbau.

Das November-Heft erscheint am **13. Oktober** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch



Foto: Petrovitsch

MAROKKANISCHE TYPENVIELFALT

Die Wüstenmonarchie im Nordwesten Afrikas überrascht mit einem durchaus modernen und leistungsfähigen Schienenverkehr.



Foto: Reinmuth

SALATKÖPFE FÜR DEN MINIMARKT

Zur Versorgung der H0-Stadtbevölkerung stellt Ralf Reinmuth die rationelle Fertigung von Kopfsalat vor.

Außerdem

Innotrans

Brandaktuell: Eine Reportage von der Berliner Innovationsschau der Bahnindustrie.

Eisenschweine in Sachsen

Bei der DR hießen die E 94 nicht Krokodil, liefen aber dennoch lange im schweren Güterzugdienst.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

„Schaffe, schaffe, Wägle baue …

und net uff de Koschte schaue!" Dies war sicherlich nicht das Leitmotiv von König Willhelm II. von Württemberg, als es an die Beschaffung des neuen Königswagens ging, den er selbst schlicht und einfach als Dienstwagen bezeichnete. Nein, in vorbildlichem Umgang mit den Steuergeldern adaptierten die Königl. Württembergischen Staatseisenbahnen einen Fernverkehrsschnellzugwagen ABBü und ließen ihn für allerhöchste Dienste ausrüsten – damit der König gelegentlich privat für sich und seine Angehörigen ein paar 1.-Kl.-Abteile in einem Regelzug reservieren lassen konnte. Ja, so war eben König Wilhelm II. Vorbildlich! – Dennoch war der Königswagen ein Prachtstück: weitgehend in Stahlbauweise gefertigt, mit Salon, Schlafabteil für den König, Adjutanten und Dienerschaft, mit elektrischer Beleuchtung, Saug- und Druckluftbremsanlagen, weshalb der A 15 in ganz Europa eingesetzt werden konnte. Und so ist auch das Roco-Platin-Modell ein Prachtstück, das wie sein Vorbild auf allen europäischen [H0-Modell]bahnen verkehren kann.



Art.-Nr. 44847